



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

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

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

DANSK

SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

REDIGERET AF L. DRECHSEL.

I REDAKTIONEN: KAPT. JACOB HOLM.

9^{DE} AARGANG

1902.



KJØBENHAVN.

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

1902.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1902.

INDHOLD.

	Side		Side
A.			
Aalborg, Mæglerforhold i	147, 167	Dampskibsselskaber, Sammenslutning af de transatlantiske	173, 183, 195, 223, 405
Aarsberetninger — se Generalforsamlinger		Dampskibet „Knud“s Forlis	489, 505
Afnærkningen og Belysningen af vore Farvande	207	Danmarks Handelsflaade i 1901	443
Ajax's Havari, Dampskibet	22	Dansk Sejlskibsrederi-Forening 49, 51, 61, 63, 71, 74, 104, 144, 147, 207, 251, 256, 271, 283,	115, 297
Aktieselskab, dets Leders Stilling	163	Dansk Søfartstidende	517
Anbefalinger fra Marinen, Søfolks	117	Det forenede Dampskibsselskabs Nybygninger	433
Antwerpen, Mærkelig Retsafgørelse i	23	Drogden, Forholdene i	39, 49, 135
L'Association internationale de la Marine	289, 291	Dysart, Forholdene i	187
Australske Kulhavne, Konnossementstegning i	115		
B.			
Ballastning af moderne Lastdampere	4	Domme:	
Befarent Mandskab, Indkaldelse af	42	Højesteret: Bjærgeløn (Em. Z. Svitzer ktr. Robert Lund for Dpsk. „Bavaria“).	59
Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande	207	Erstatning for Paasejling (Skibsf. Chr. Jensen ktr. Nordd. Dampschiffahrts Aktiengesells.)	215
Bergen, Sømandshjemmet i	336	Gyldigheden af et Certeparti	21, 30
Bjærgelavs Eneret ifølge Strandingsloven	184	Sagen mod Fyrbøderne paa Dpsk. „Gorm“	154
Bjærgningssager — se Domme og Voldgiftskendelser		Sø- og Handelsretten: Atskedigelse af Sømand i dansk Havn under Forbisejling (Tømmermester Petersen m. Fl. ktr. „Skjold“).	427
Bjærgningssager, Sammenstøds og-, Regler for	105	Arrest og Eksekution i Skib med Tilbehør	454
Bjærgning af en Skonnerts Besætning ved Dpsk. Antwerpen	83	Bjærgningssag (Em. Z. Svitzer ktr. W. Kunstmann) — (Kelsall Brothers & Beeching ktr. C. K. Hansen for Dpsk. Carl Rahtken)	33, 73
Bogense, Besejlingsforholdene ved	59	— (Em. Z. Svitzer ktr. C. K. Hansen for Dpsk. „Julia“ af Danzig).	55
Bornholmske Nødhavnsspørgsmaal, Det	3, 60, 83, 86	Erstatning for forsinket Losning	328
Bugsering, Lang (Dpsk. „Estruria“)	144	Erstatning for Skade ved Sammenstød	427
Byerhvervene og Skibsfarten	19, 29	Grundstødning (Det offentlige ktr. Dpsk. „Siames“ Fører og l. Styrmand)	104, 118
Børskurs, Københavns	i hvert Nr.	Hævet Sag om Restfragt	427
C.			
Cadix, Ny Vareafgift i	138	Kaskoforsikrerens Stilling til Undtagelser fra York Antwerp Rules	299
Certepartier for Kul fra Plymouth og Devonport	21	Konnossements-Klausuler (Det forenede Dampskibsselskab ktr. Wilh. Petersen & Co.)	72
Certeparti, Gyldigheden af et	21, 30	Krav paa Kostpenge (Kapt. H. Caroc ktr. D. F. D. S.)	467
Certepartiformer, Documentary Committees	96	Maskinmesters Hyre (Maskinm. P. S. Rasmussen ktr. Skibsf. A. Schultz)	226
Certepartier for Cement fra Aalborg	115	Offentligt Fruentimmer om Bord	44
Certepartier, 2 pCt. Klausulen i	310	Opsigelse af Matroser til Fratrædelse ved Forbisejling af København	453
Comité maritime international	373, 393, 405, 407, 454	Opsætsighed mod Kaptajnen	207, 299
Cunard Selskabet, Ny Dampere til	103	Overtrædelse af Sølovens §§ 306—308	447
Cyklonstorme, Tropiske, Gamle og ny Regler for Skibes Manøvrering i	398	Overtrædelse af „god Skik og Orden“	179
D.			
Dampfartøjer, Tilsyn med	455, 465, 499		
Dampfløjtten fryser	12		
Dampskibsrederne og Søarbejderne 1, 11, 19, 30, 39, 49, 136, 163, 173, 183, 193, 195, 196, 203,	103, 433		

	Side		Side
Overtrædelse af Lov om Sønæringen (Det offentlige ktr. Kapt. Izard-Pedersen)	427	England som Leverandør af brugte Skibe	428
Paasejling (Kutter John Frederik og Dpsk. Carla)	467	Est Asiatique Francais	195
Rest paa Hyre og Kostpenge	427		
Rømning m. m. 44, 55, 119, 179, 207, 427, 428,	467	F.	
Sagen mod Fyrbøderne paa Dpsk. „Gorm“	60, 73	Fagerstrøm, Carl August, Skibstømmermand	386
Sammenstød, (Dpsk. Russia og Annandale)	453	Fanøs Handelsflaade	97
— (Dpsk. Malmø og Sk. Mester)	308	Fanø Sømandsskole	1
Strid ang. Køb af et Skib	197	Farlig Situation, En	428
Strid om Folkene i en Fiskekutter skal holde sig selv med Kost	180	Finansloven og Skibsfarten	416
Strid om Hyre, (Matros J. Jonassen ktr. D. F. D. S.)	327	Flydende Brændsel — se Oljefyring	
Tilgodehavende for leveret Kost til Besætning	427	Forhyringskontrakter i England (The Loading-Port Clause)	355, 363
Twist om Omkostninger ved Lægtning „(Svend Haug“ ktr. „Det danske Gødningskompagni“)	375	Frugtmarkedet i omtrent hvert Nr.	
Landsover- samt Hof og Stadsretten: Bugserbaads Krav paa Bjærgeløn	137	Franske Søfartspræmier	233
Tiltale for Overtrædelse af Sølovens § 106, jfr. § 293	154	„Fribavnsregulativet“ i Kjøbenhavn	61, 74
Urigtige Sigtelser (Kapt. Caroc ktr. Formand Hans Jensen)	115	Fyrafgifter, De engelske	203
Kolding Købstads Særet: Forsinket Levering af Ladning (Kolding Trælasthandel ktr. Kapt. A. F. Johansen)	518	Fyrbøderne — se Søfyrbøderne	
Amerikansk Domstol: Omkostninger ved Losning og Genindladning af Varer, lossede under Krigsforhold	366	Fyrvæsen, Det svenske	2
Rederiets Ansvar for Ulykkestilfælde, overgaaet en Matros	136, 143	Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart 11, 13, 19, 153, 155, 205,	118, 307
Belgisk Domstol: Naar skal Skibsføreren forlange Godtgørelse for Overliggedage?	23		
Rederiets Ansvar for Bugserbaades Fejl	96	G.	
Engelsk Domstol: Erstatningssag mod et forlist Skibs Rederi	33	Generalforsamlinger i Søfartens Foreninger	49
Fordeling af Bjærgeløn	60	Generalforsamlinger:	
Godtgørelse for Liggedage	39	Aktieselskabet Rønne Sejlskibsrederi	127
Grundstødning, Suspension af Certifikater	469	Dampskibsselskabet „Ajax“	139
Havarigrosse	165	— „af 1896“	122
Lodsningssag	498	— „Carl“	122
Moderat Fart i Taage	253	— „Cimbria“	108
Over Bord skyllet Kvæg	336	— „Danmark“	122
Sammenstød (Engl. Dpsk. Rotha og dansk Dpsk. Skjold)	128	— „Dannebrog“	121
Sammenstød (Dpsk. Siam og Dpsk. Andrea Vagliano)	165, 265	— „Gorm“	122
— i Taage, Søvejsreglernes Art. 16	175, 498	— „Heimdal“	108
— paa Themsens	486	— „Inga“	63
Skade paa Ladning	136	— „Kjøbenhavn“	79
Skib med Lloyds højeste Klasse erklæres for ikke at tilfredsstille Lloyds Regler	153	— „Myren“	130
Tysk Domstol: Ansvar for Tab af Menneskeliv ved Kollision	97	— „Neptun“	122
Paasejling	214	— „Norden“	89
Sammenstød	308, 485	— „Nordseøen“	121
Sammenstød paa Elben (Hansa og Primus)	328, 347	— „Skjold“	122
— , Søvejsreglernes Art. 18 og 25	459	— „Torm“	130
Stranding (Dpsk. Rocklands paa Ærø)	20	— „Union“	63
Søvejsreglernes Art. 16	31	— „Urania“	121
		— „Vendila“	109
E.		— „Vulcan“	109
Efterretninger for Søfarende I hvert Nr.		— „Ægir“	130
Ekspllosion af Dampskibskedler ved Forlis	506	— „Østersøen“	63
Eksport af Erts fra Sverrig	363	Dansk Forening for international Særet	208
Elben, Sammenstødet paa	328, 347	— Navigatørforening	76, 99
Elektriske Ledninger om Bord, Faren ved	384	— —Russisk Dampskibsselskab	130
Emden Havn	71	— Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe	51
Engelhardtts sammenfoldelige Redningsbaad, Kapt. V.	356, 486	— Sejlskibsrederi-Forenings Kredsaafdeling for Fyen	107
Engelske Forhyringskontrakter (The Loading-Port Clause)	355, 363	Dansk Sejlskibsrederi-Forening	271, 283
— Skibe, Udenlandske Søfolk paa	486	De forenede Oplagspladser og Værfter	130
— Skibsbygnings-Statistik	345	Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	87
— Skibsføreres Organisation	103	— ny Sømandskasse i Marstal	44
— Skibsførerforeninger, De	356	Det forenede Dampskibsselskab	139, 148
— Søfartsforhold	205	— Bugsererselskab	108
— Særetsdomme i 1901	116	— Helsingørske Dampskibsselskab	130
		— østasiatiske Kompagni	138, 169
		Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise	122
		Foreningen til Søfartens Fremme	208
		Kjøbenhavns Skipper-Forening	89
		Kolding gensidige Søassurance-Forening	25
		— Sømands-Forening	78
		Marstal Skibsrederes Sygeassurance	78
		— Skipperforening	43
		Nordisk Skibsrederforening	245, 264
		Norddeutsche Lloyd	153
		Nørrejyllandss gensidige Søforsikrings-Forening	43
		Prins Valdemars Forening	44
		Svendborg Søassurance	34
		— Toldstedts Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele	78

	Side		Side
Søassurance-Foreningen Marstal	43	Lanterner samt Lyd-Signalapparater, Indenrigsministe-	
— — Ærø	77	riets Bekendtgørelse om 136, 144, 187, 227, 241,	242
Sømandsbiblioteket for Danmark	208	283, 307	
Sømandsforeningen	108	Lastelinje-Forslaget i Norge	163, 184, 213
Sønderho Understøttelseskasse	90	— , Tvungen	317
— Enkekasse	169	Las Palmas, Afgift til Konsulatet i	347
Tøjassurance-Foreningen „Neptun“ i Marstal	24	Literatur:	
Understøttelses-Foreningen for Skibsredere og Sø-		A. H. Andersen: Stueren	509
farende i Nyborg Tolddistrikt	78	Th. P. Funder: Tropiske Cyklonstorme	254
Vejle Sømands-Forening	78	V. Garde: Isforholdene i de arktiske Have i 1901	146
Genua, Konsulatsberetning fra	325	L. A. Grundtvig: Konossementet	83
„Georg Stage“	226	J. Jantzen: Samling af nordiske Domme i Sø-	128
„Gorm“, Fyrbøderne i Dpsk.	1	fartsanliggender	278
Grosserer-Societetets Responsa	348	J. A. D. Jensen: Lærebog i Navigation	264, 363
		— Nautisk Almanak for 1903	129
H.		H. L. Møller: De Brockske Handelsskoler i Skole-	4
Hage, C. D., Fhv. Direktør for Københavns Frihavn	325	aaret 1901—1902	510
Hals, Toldeftersynet ved	76, 458, 466	J. & A. Niclaussé: Katalog	217
Hals Barre, Lodstvangen gennem Renden over	478	Norsk Lov om Registrering af Skibe	99
Hamburg—Amerika Linjens Aarsberetning for 1901	113	Ryder: Havstrømmene i Farvandet mellem Norge,	278
Hamburg og Cuxhaven, Tonnageafgift i	95	Skotland og Grønland	254
— , Den danske Skibsfart paa, i 1901	86	Carl G. F. Schwartz: Samling af Opgaver, ud-	254
— s Handelskammers Aarsberetning for 1901	20	arbejdede til Brug ved Navigationsundervis-	4
— som Søhavn	223	ningen	507
Handelsflaade i 1901, Danmarks	443	Carl G. F. Schwartz: Haandbog til Brug ved	363
— , Verdens	310	Undervisningen i Navigation. 3. Udg.	509
Harald Hansen, Grosserer	505	Søkort-Arkivet: Fortegnelse over Sømærker i de	477
Hjemsendelse af Penge for danske Søfolk i Udlandet,		danske Farvande	309
Gratis	298	— Nyt Kort over Skagerrak	70
Hollandske Fyrvæsen, Det	127	Tuxens Kursretter	297
Horsens, Forhøjelse af Fragterne til	76	Livsforsikring, Statsanstalten for	119
Hvem fører Skibet?	114	Loading-Port Clause, The	177
Højesteretsdomme — se Domme.		Lodsloven	20
		Lodslov, Den ny norske	292
		Londons Havneforhold	398
		London, Losning af Trælast i	276
		Lund, Hans Christian, fhv. Havnefoged i Rønne	405
		Lægtere, Søgaaende	466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406
			506
			335
			337
			338
			223
			I omtrent hvert Nr.
			164
			266
			3
			263, 278,
			398
			13,
			114
			103
			96
			276
			173,
			466
			97
			167
			143
			135
			406

	Side		Side
Orkanen i det indiske Hav i Maj 1902	456	Statsbanernes Søfartsafdeling, Lønninger ved	95, 113
Oscar II, Dampskibet	104, 114, 127	— Godstakster	176
P.			
Passagertrafikken mellem Evropa og New York i 1901	40	Statsanstalten for Livsforsikring	507
Petersen, Niels, Agent, Skibsreder	12	Stormsignaler ved de tyske Kyster	415
Petroleumsmotorer i Fiskerifartøjer	178	Stormsignaler	86
Priserne paa Dampskibe	96	St. Pierre paa Newfoundland	486
R.			
Raa, Kjøsladninger til	147	St. Petersborgs Betydning som Søhavn	72
Redningsraketapparatet, Anvisning til Brugen af	251, 255	Styrmand, En kæk	60
Redningsvæsenets Jubilæum	135	Stranding paa Jyllands Vestkyst, En	490
Redningsvæsen, Det danske	40, 455	Subventioner til Skibsfarten i England	497, 505
Redningsøvelse i Svendborg Havn	435	Sundsvall, Stuvningsforholdene i	71
Rigsdagssamlingen	203, 415, 435	Suez-Kanalen i 1901	165, 251
Rigsdagen, Skibsfartens Repræsentation i	335	Svendborg Havn	5
Russiske Havne, Afgifterne i	1, 40	— Søassurance	31
— Handelsskibe, Tjenesten i	31	Svensk Aarspas	242, 279
Ruslands Skibsfart og Skibsbygning	135	Sveriges Almäna Sjøfartsforening	485
Russisk Dampskibslinje mellem de russiske Østersøhavne og Tynen	383	Sverrig, Toldstederne i	118
Russisk Lov om Tonnage- og Pudafgifter	478	Synsprøve, Ny Regler for	11
Rønne Havn	59, 71, 97, 115	Søarbejderne og Dampskibsrederne 1, 11, 19, 30, 39, 49, 103, 136, 163, 173, 183, 193, 195, 196, 203, 433	433
S.			
Sammenstød paa Elben	328, 347	Søforhør og Søforklaring:	
Sammenstøds og Bjærgningssager, Regler for	105	Norsk Dpsk. „Capris“ Stranding paa Læsø Nordvestrev	297
Santos, Afgifter i	127	Dpsk. „Hansas“ Sammenstød paa Elben med Dpsk. „Primus“	328
„Schutzvereins Deutscher Rheder“	297	Svensk Dpsk. „Probus“ Stranding paa Jyllands Vestkyst	490
Sejlskibenes Fremtid	506	Dpsk. „Siams“ Sammenstød med Dpsk. „Vagliano“	139
Sejlskibsrederi-Forening, Dansk	se D.	Søretternes Organisation i Tyskland	2
Signalbog, Den ny internationale	3, 19, 50, 60, 83	Søtrafik, En Voldgift for	11
Signaler i Taage	204, 424, 489	Søvejsreglerne, Art 15 og 16	31, 204
Signalsystem for Fyr	127	Sømandsforeningernes Fællesforening i Norge	72
Skattelovene og Skibsfarten	11, 13, 70, 83	Søulykker, Undersøgelse af	86
Skibsafgifter i danske Havne	265, 292	Sømandshjem i fremmede Havne, Foreningen for Oprettelse af skandinaviske	104
Skibsbygningen i 1901	19	Søretsdomme i 1901, Engelske	116
— i De forenede Stater	72	Søulykke-Statistikken for Aaret 1900	176
— i Marstal	39	Sølov, Tysklands ny	184, 185, 195
Skibsefterretninger	i hvert Nr.	Søfartspræmier, De franske	233
Skibskokke, Skole for	116, 165, 175, 373	Sømandsbiblioteket for Danmark	300
Skibes Sammenstød, Apparat til at hindre	127	Søfartskommissioner	436, 498
Skibsførere, Maanedsbefragtere og	177	Søforklaring i Udlandet, Afgivelse af	485
Skibsmaal, Gensidig Anerkendelse af mellem Danmark og Holland	204	Søvejsreglerne, Mangler ved	487
Skibsførerforeninger, De engelske	356	T.	
Skudsmaalsbøger for Søfolk	435	Taagesignaler, Om	3, 424, 489
Splitvedlaster, Konnossementstegning for	115	Telegrafering uden Traad	72, 214, 478
Spørgsmaal og Svar:		Tilsyn med Dampfartøjer	455, 465, 499
Betragtes en Skonnert med Hjælpekrue som Dampskib med Hensyn til Tørn	187	Toldloven, Forslag til Lov om Ændringer i	69, 103, 196
Bevisbyrden for Vægten af indtaget Last	256, 319	Toldpligtige Varer i engelske Havne, Skibsføreres m. Fl.s Anmeldelsespligt ang.	416
En Maanedes Dageantal	199	Trave, Besejlingen af	423
Eftersyn af Synsattest i Aarhus	348	Trælast, Losning af, i London	70
Fragtens Beregning efter indladet eller udlosset Vægt	348	Tuxen, A. O., Bestyrer af Svendborg Navigationsskole	434
Forbedrings-Aidrag i skadelidt Skibs Erstatningsfordring	480	Tyske Søfartsforeningers Aarsmøde, De	85
Hvad er „løbende Arbejdsdage“?	44, 143	Tysklands ny Sølov	184, 185, 195
Hvem skal betale Dokafgift for en Dampner under Tidscerteparti?	367	— Skibsstart	185
Indenrigsministeriets Bekendtgørelse om Lanterner	187, 227	Tyske Handelsflaade, Sejlskibe i den	345, 346
Kaptajnens og Styrmandens Kaplak	158	U.	
Købmandens Ansvar for Certepartiets Opfyldelse, naar Lasten ødelægges	187	Udbytte, Dampskibsselskabernes	39, 40
Købers Ret til at forlange Bundbesigtigelse	348	Udenlandske Søfolk paa engelske Skibe	486
Lanterneundersøgelser i Provinshavne	187	Udkig i Skibe paa Tynen	477
Losning og Vejning i dansk Provinshavn	448, 470	Ugens Havarier	I omtrent hvert Nr.
„Løbende Dage“	490	Ulykkesforsikring for danske Søfarende	11, 13
Messens Benyttelse af Restaurationspersonalet	348	Ulykkestilfælde i britiske Handelsskibe	345
Staten og Skibsfarten	1	Understøttelse til Søfolk (f. Eks. til Hjemrejse) i Norge og Forudsætningen for at faa den	383
Stansning af Skibe i England	355	V.	
		Vejrberetninger fra danske Konsuler	423, 446, 455
		Verdens Handelsflaader	310

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 1.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Januar 1902.

9. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

5608 Direktionen.
1716 Skibsbyggeriet.
1631 Maskinafdelingen.
1638 Sekretariatet.
4654 Overværkførereren.

KØBENHAVN.

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.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forbyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

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

Telefon 1027.

Iver C. Weilbachs nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

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

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
etter Lord Kel-
vins Princip).

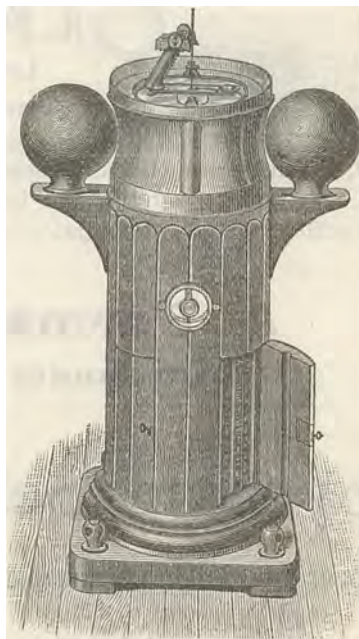
Alm.
Kompasser.

Baadskompass
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale

Sprittkompasser
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
etter forskellige
Modeller.

Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine

Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter
med Certifikat
fra Kews Ob-
servatory.

Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

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

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Enke

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nilsson.

Telefon 120.

Nyhavn 53. Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.



R. u. R.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste

Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177.

Telefon 2603.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henholdende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske

Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

Telefon 5047.



Prøv!

A. Formann's

Leverpostej

I Daaser med Nøgle

Anerkendt bedste Fabrikat i Norden, højeste Udmærkelse i Stockholm 1897. Særlig

fabrikeret for Skibe, med ubegrænset Tid for Holdbarhed.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger i Danmark.

A. Formann.

Kattesundet 14.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særldeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
rigtige, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Skonnerten „Martha Maria“,

1300 Centner død Vægt, udbydes til Salg.

N. P. Nielsen,

Bredballe Strand pr. Vejle.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 2. Januar 1902.

Lovgivningsmagten vil i det Aar, vi nu er gaaet ind i, komme til at beskæftige sig en Del med Skibsfartens Anliggender — om ikke paa anden Maade, saa gennem Behandlingen af Forslagene til ny Skattelove. Der er derfor Grund til nu ved Aarsskiftet at kaste et Blik udenfor vor egen Dør og se, hvorledes Statsmagten i andre Lande stiller sig overfor Søfarten. Det Billede, der da møder os, kan i faa Ord udtrykkes saaledes: Staten erkender overalt, at det er i dens Interesse at se Landets Skibsfart blomstre, og for at dette kan ske, gaar den i mangfoldige Tilfælde ikke af Vejen for at bringe Ofre, som den ikke i samme Grad vilde bringe overfor andre Næringsveje; kan Skibsfarten ikke fremmes ved at dens Byrder lettes, saa giver Staten den direkte Understøttelse. Vender vi os først til Sverrig, saa ser vi, at dets Regering har fritaget Landets Rederier for 80 pCt. af den Konsulatafgift, de tidligere maatte yde, og at en Regeringskommission har anbefalet ret vidt gaaende Subventioner til Dampskibsselskaberne. I Norge har antagelig kun den Vanskelighed, der af politiske Grunde knytter sig til Behandlingen af alle Spørgsmaal, der vedrører Konsulatvæsenet, endnu hindret en lignende Lettelse som den, de svenske Rederier har modtaget. I Tyskland søger man gennem Toldlovgivningen at støtte Skibsbyggeriet det mest mulige og man yder store Subventioner til Dampskibsselskaber. I Frankrig og Italien ofrer Staten kolossale Summer for at fremme Skibsfarten og Skibsbyggeriet ved et Præmieringssystem, der iøvrigt er lidet tiltalende og lidet hensigtssvarende. I England, hvor man hidtil stedse var ængstelig for Statens Indgriben i det private Erhverv, spores nu en tydelig Bevægelse henimod Statens Understøttelse til Skibsrederiet. I De forenede nordamerikanske Stater planlægges det ved Hjælp af uhyre Statssubventioner at aabne en ny Æra for Skibsfarten og Skibsbyggeriet.

Hvis det er sandt — og det er det ganske sikkert, — at et lille Lands Politik for en stor Del maa bestemmes af dets Omgivelser, saa er det nu Tiden for den danske Lovgivningsmagt at indlede en Lovgivning paa Søfartens Omraade, der er paavirket af Udlandets Eksempel. I en Periode, hvor i Udlandet Staten praktisk talt overalt løsner alle Baand, der kan hæmme Skibsfartens fri Udvikling, og kraftigt understøtter den, kan vi ikke blive staaende paa et Standpunkt, som alle vore Konkurrenter forlængst har forladt. Medens man i andre Lande beskæftiger sig med at fremme en stærk Udvikling af Skibsfarten, har vi mest været optagne af at søge ny Byrder lagt over paa den. Gennem de Skattelovforslag, der nu har været forhandlede i en Aarrække, vil den danske Skibsfart blive yderligere bebyrdet, uden at den ad anden Vej har faaet nogen væsentlig Lettelse. Det er klart, at denne Udvikling ikke kan fortsættes uden at vor Skibsfart vil svækkes derved, og skal den gennem Skattelovene paalægges ny Byrder — hvad maaske er uundgaaeligt, — saa maa Staten være betænkt paa hurtigt at skaffe den Lettelser paa andre Kanter: ved Reformering i Konsulat- og Toldlovgivningen og ved Støtte til Foranstaltninger, der paakræves til Fremme af forskellige Formaal i Skibsfartens Interesse. Følger Staten ikke her langsomt i Udlandets Køl, saa svækkes vor Skibsfarts Konkurrenceevne føleligt.

Hvad her forlanges, er i ingen Henseende urimeligt, saa vist som Skibsfarten med Hensyn til Statens Hjælp stedse har været Stedbarn blandt Landets Erhverv. Hvis man opregnede de Summer, med hvilke Staten gennem Understøttelse, Præmiering m. v. støtter Landbrug, Industri, Haandværk, Fiskeri, og de Smaabeløb, der kommer Skibsfarten til Gode, vilde man se, i hvor yderst ringe Grad Skibsfarten lægger Beslag paa Statens Finanser. Naar den derfor møder med den beskedne Fordring, omsider at befris fra de Byrder, der hviler

paa den, saa maa Staten imødekomme den og derved vise, at det ikke er Meningen, at Danmark skal vandre ad Veje, som alle andre Lande ikke har fundet farbare.

Vi har tidligere henledet Opmærksomheden paa den Forhøjelse af Afgifterne i russiske Havne, der træder i Kraft med indeværende Aars Begyndelse. Ifølge en Indberetning til den engelske Regering fra dens Gesandt i St. Petersburg, er disse Afgifters Størrelse 10 Kopek pr. Ton for indgaaende og det samme Beløb for udgaaende, hvad enten Skibet ankommer eller afgaar med Last eller ballastet. Afgifterne betales ved hver Ankomst eller Afgang; fritagne er kun Dampskibe i faste Ruter, der efter bestemt Fartplan sejler mellem russiske og fremmede Havne; saadanne Selskabers Dampere betaler kun Tonsafgiften én Gang for hele Skibsfartssæsonen. — Foruden disse Ydelser lægges der Afgifter fra $\frac{1}{4}$ —1 Kopek pr. Ton paa alt Gods, der indføres eller udføres; disse Afgifter paalignes Varerne, ikke Skibene.

Netop som der mellem Dampskibsrederne og Søfyrbøderne førtes Forhandlinger om en ny Overenskomst, forefaldt et af disse Tilfælde, der viser, hvor usikre Arbejdsforholdene i Virkeligheden er ogsaa i Handelsflaaden. Første Juledag laa Dampskibet „Gorm“, Kaptajn N. Schmidt, her paa Reden og skulde afgaa til London. De tre af Fyrbøderne nægtede da at fyre under Kæderne, fordi de to øvrige mentes ikke at have betalt deres Kontingent til Søfyrbødernes Forbund. Det lykkedes ikke Kaptajnen at bringe dem til Fornuft, selv efter at der ved Maskinmestrenes Hjælp var fyret op og Skibet var staaet ud i Sundet; de nægtede haardnakket at arbejde sammen med Folk, der ikke kunde bevise at have betalt deres Kontingent. Efter at have ankret paa Ydrereden, fik Kaptajnen fem andre Fyrbødere om Bord, medens de gamle Fyrbødere af en Politibetjent førtes i Land og til en Politistation, hvorfra de dog efter et Forhør fik Lov at gaa. „Gorm“ afsejlede saa til London, men Skibet var blevet opholdt i c. 20 Timer.

Det interessante ved dette Tilfælde er jo, at Fyrbøderne her ikke gaar deres Vej efter højere Ordre fra deres Fagforening, eller fordi der fra Kaptajnens Side foreligger Brud paa nogen Overenskomst, eller fordi de to formentlige Syndere var overbeviste om virkelig at være Syndere. Thi det var, som det synes, paa en ren løs Antagelse om, at det omtalte Kontingent ikke var betalt, at Fyrbøderne nedlagde Arbejdet. Antagelig bliver dette dem, naar deres Sag kommer for Retten, ikke nogen billig Spas; foreløbig er de arresterede. Men Tilfældet opfordrer til Eftertanke over, hvor lidet betryggende Forholdene om Bord er, naar bestaaende Love og Overenskomster ikke uvægerligt overholdes. Dampskibsrederne vil, synes det os, være interesserede i, opmærksomt at følge den Bevægelse i flere af de større kontinentale Havne, der gaar ud paa at danne Sæmmenslutninger med den mægtige britiske Shipping Federation som Mønster og til Samarbejde med denne. Det er en af de faa Rederorganisationer i Arbejderspørgsmaal, der fuldt ud har gennemført sit Program, og hvis Principer har vist sig levedygtige.

Fra Bestyreren af Fanø Sømandsskole, Kaptajn P. H. Clausen, har vi modtaget Skolens Regnskab for 1901. Indtægten har været: Fra Foreningen til Søfartens Fremme 200 Kr., Københavns Skipperforening 100 Kr., Fanø Skibsforsikringsforening 50 Kr., Fanø Skibsrederforening 100 Kr., Fanø Spare- og Laanekasse 50 Kr., 17 Elever 350 Kr.; 21 Elever har haft Friplads. Udgiften var: Restgæld til Sparekassen 300 Kr. 10 Øre

Bøger etc. 60 Kr., Rejser og Lægehonorar 35 Kr., Reparationer etc. 75 Kr., Lønninger 379 Kr. Regnskabet balancerer herefter med 850 Kr. Af de 38 Elever, der i Aaret besøgte Skolen, var 24 fra Fanø og det øvrige Jylland, 2 fra Sønderjylland, 7 fra Sjælland, 3 fra Bornholm og 2 fra Samsø.

Vi henleder nu ved Aarsskiftet paany Opmærksomheden paa Skolen, der arbejder med saa gode Formaal for Øje, og som bør søges af de unge Søfolk i langt højere Grad end den hidtil har været det.

I Tyskland er Spørgsmaalet om Søretternes Organisation for Tiden paa Dagsordenen og drøftes indgaaende i Søfartsforeningerne. Blandt Skibsførere og Styrmand gør den Opfattelse sig gældende, at det er nødvendigt, at yngre Kaptajner og Styrmand indtræder i Retterne, da mange af disses ældre Medlemmer i for lang Tid har været borte fra det praktiske Sømandsliv. Man ønsker ogsaa, at mindst ét Medlem af hver Ret skal være af samme Klasse som den; hvis Adfærd er Genstand for Rettens Undersøgelse. Endelig anker man over, at Retten har Magt til at udtale Dadel over en Kaptajn eller Styrmand, uden at denne kan appellere saadan Irettesættelse, og udtaler Kravet om, at Kaptajner og Styrmand faar Ret til, naar de ønsker det, at forlange Undersøgelse ved en Sørret.

Fra Hr. Hans Smith, Kronstadt, har vi modtaget Oversigt over Skibsfarten paa St. Petersborg og Kronstadt i 1901. Det fremgaar af denne, at Skibsfarten paa disse Pladser har været noget mindre end i det foregaaende Aar. Hvad særlig den danske Skibsfart angaar, viser den Nedgang i Tonnagen baade for Dampskibe og Sejlskibe. I 1900 ankom 253 danske Dampskibe med 263,793 Reg.-Tons og 98 Sejlskibe med 13,112 Reg.-Tons, i 1901 derimod 267 Dampskibe med 258,888 Reg.-Tons og 58 Sejlskibe med 8,460 Reg.-Tons.

Paa den finske Kyst er anlagt en ny Havn ved Navn Mantzluoto. Den staar ved Jærnbane i Forbindelse med Bjørneborg. Skibe med indtil 20 Fods Dybgaende kan laste og losse ved Kajerne, der er forsynede med Kraner og Pakhuse. Den ny Havn har en meget gunstig Beliggenhed og vil kunne holdes aaben langt hen paa Vinteren, hvilket vil være fordelagtigt for dem, der sender Gods til Bjørneborg og det indre Finland. („Fairplay“).

Det svenske Lodsvesen har indstillet til Regeringen at anvende 300,000 Kr. til Anskaffelse af to ny Fyrskibe, af hvilke det ene skal stationeres ved Sydspidsen af Øland.

En Indsender skriver til „Helsingborg Dagblad“:

Der synes at raade almindelig og berettiget Misfor nøjelse blandt søfarende, som trafikerer Øresund, med Hensyn til den daarlige Fyrbelysning paa Svinbaadans Fyrskib. Lygterne paa dette Fyrskib er nemlig saa svage, at søfarende, der kommer nord fra, i klart Vejr kan se Fyret paa det c. 7 engelske Mile længere bortliggende Lappegrundens Fyrskib, inden de faar Svinbaadans Fyrskib i Sigte. Til yderligere Bevis for de nævnte Fyrlampers daarlige Lysævne kan anføres, at man som oftest kan se den paa Skibet anbragte Lods-

lanterne, inden Fyrskibets røde, faste Lyslanterner bliver synlige.

En Forandring heri burde for længe siden være foretaget, og at dette ikke er sket er saa meget mere forunderligt, som der jo for nogle Aar siden anvendtes en betydelig Sum til dette Fyrskibs Nybygning, uden at Fyrlanternerne blev mærkbart forandrede eller forbedrede. Som Forholdene nu er, vilde en Lysbøje gøre samme praktiske Nytte som det kostbare Svinbaadans Fyrskib, men da det jo maa indrømmes, at et Fyrskib dersteds er nødvendigt, saavel i disigt Vejr som for at faa Lods, saa bør det absolut være forsynet med Fyrlanterner, som har stærkere Lysævne, ligesom det maa have en speciel Karakter, for at det skal være af nogen praktisk Nytte for Skibsfarten.

I Forbindelse hermed kan anføres, at det er en i Søfartskredse ofte udtalt Mening, at det danske Fyrvesen har gjort store Fremskridt i de sidste 10 Aar og, hvad den praktiske Nytte for Skibsfarten angaar, nu maa betegnes som vel ordnet, uden at Svenskerne har holdt Skridt hermed.

Det er ubestrideligt, og det har været fremført saavel fra Ind- som Udlandet, at der behøves Fyrskibe paa flere Steder paa Sverrigs Kyster. Særlig har det i lang Tid været paakrævet at faa et Fyrskib ved Ølands søndre Odde, uden at noget saadant endnu er kommet der.

Der behøves ikke saa uhyre kostbare og kostbart udstyrede Fyrskibe. Det kommer mere an paa kraftige og gode Fyrlamper. De ved Englands Kyster stationerede Fyrskibe, hvis Lanterner har en udmærket Lysævne, er langt fra saa kostbare som de Fyrskibe, man har i Sverrig.

Vi har fra Maskinmestrenes Forening modtaget Program for 1902 for Maskinisteskolen, Foreningens statsunderstøttede Kursus til Maskinisteksaminerne. Denne Skole er oprettet ved Overenskomst mellem tre hidtil bestaaende Maskinisteskoler. Den samlede Ledelse af den ny Skole er overdraget et Skoleraad, i hvilket bl. a. Formanden og et Bestyrelsesmedlem i Maskinmestrenes Forening har Sæde. Da denne Forening er en Sæmslutning af samtlige Landets søfarende Maskinmestre og Landmestrene, har den de rette Betingelser for at kunne lede en Undervisningsanstalt for Maskinister, og for at kunne give de vordende Maskinister en grundig og praktisk Uddannelse til Eksaminerne. Programmet giver meget fyldige Oplysninger for dem, der agter at forberede sig til Maskinisteksaminerne.

Kaptajn Rasmussen, Fører af dansk Dampskib „Harald Klitgaard“, skriver til „Sh. Gaz.“ d. 20. f. M.: Jeg anløb d. 19. ds. Kl. 9 Eftm. Ardrossan, paa Rejse fra Santander med en Ladning Erts, og efter at have modtaget Ordre, fortsatte vi til Ayr, for der at losse. Ved at se efter i mit Kort og mine Farvandsbeskrivelser, forundrede det mig at se, at der paa Lady Isle ikke findes noget Fyr, og jeg forstaaer ikke, hvorfor et for Navigeringen saa farligt Punkt ikke skal belyses. Jeg er sikker paa, at det for dem, der besejler Firth of Clyde, vilde være en stor Fordel, om der paa denne Ø anlagedes et Fyr.

I Gøteborg er dannet et nyt Bjærgnings-selskab, der har sluttet Overenskomst med Svitzers Bjærgningsentreprise om Samarbejde. Svitzers Dampner „Færdig“ er solgt til det ny Selskab.

Om Taagesignaler skriver en Skibsfører til os:

Man hører saa ofte vore Taagesignaler og Fejlene ved dem omtalte. Jeg vil ikke her komme ind paa dette, men kun fremhæve, at det, især i Dampskibene, formentlig maa kunne lade sig gøre at opstille Apparater, der kan opfange Lyden, saa den kan høres tydeligere og det lettere kan bestemmes, fra hvilken Retning den kommer. En almindelig Høretragt, forstørret 4 Gange og anbragt temmelig højt og over Kommandobroen, vil vistnok svare til Hensigten. Lyden franeden eller fra Vandet vil paa denne Maade mulig ogsaa virke mindre forstyrrende.

Den ny internationale Signalbog. Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge en Bekendtgørelse fra Lloyds Komite skal alle Signaler til Lloyds Signalstationer fra og med den 1. Januar 1902 ske udelukkende efter den ny internationale Signalbog.

Voldgiftskomite.

Stridigheder under Maanedscertepartier.

Paa Foranledning af Bestyrelsen i Nordisk Skibsrederforening er der her i Byen af denne Forening efter Samraad med Grosserer-Societetet udnævnt en permanent Komite til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier. Komiteen bestaar af Skibsreder D. Torm, Grosserer Villiam Callesen og Overretssagfører Axel Damm — sidst nævnte som Formand — og har vedtaget nedenstaaende Reglement for Komiteens Virksomhed. Det anbefales Redere, Mæglere og Maanedsbefragtere ved en Klausul i Maanedscertepartier at bestemme, at Stridigheder skal afgøres af denne Komite (permanent arbitration board for Timecharters in Copenhagen). Lignende Komiteer vil paa Initiativ af Nordisk Skibsrederforening blive søgt oprettede foreløbig i Stockholm og Gøteborg og er oprettet i Christiania.

Reglement.

§ 1. Komiteen bestaar af 3 Medlemmer, nemlig en Dampskibsreder, en Købmand og en Jurist. Komiteen vælger selv sin Formand.

§ 2. Henvendelse til Komiteen fra de stridende Parter maa være skriftlig og ingen mundtlig Konference mellem Komiteens Medlemmer og Parterne angaaende Striden maa finde Sted uden at begge Parter har modtaget Varsel til saadan Konference.

§ 3. Enhver af Parterne gøres bekendt med de Indlæg og Bilag, der fremlægges for Komiteen af hans Modpart, og intet Hensyn maa ved Stridens Paakendelse tages til Oplysninger eller Dokumenter, som ikke begge Parter har haft Lejlighed til at se og udtale sig om.

§ 4. Komiteens Kendelser ledsages af Motiver og en Kopi af Kendelsen sendes til hver af Parterne.

§ 5. I Kendelsen fastsætter Komiteen sit Salær og bestemmer, om det skal betaales alene af den ene af Parterne eller af dem begge og da i hvilket Forhold. Det samme gælder Parternes Omkostninger forøvrigt.

Det bornholmske Nødhavnespørgsmaal.

Vi har modtaget følgende:

Af Deres ærede Blad af 19. December d. A. ser jeg, at en anonym Indsender i Dansk Navigatør-Forenings Medlemsblad angriber nogle Mænd i Rønne, fordi de menes at have modarbejdet Udvidelsen af Nexø Havn. Da undertegnede er den eneste her fra Øen, som er Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Bestyrelse, tillader jeg mig herved at oplyse om, at Indsenderen tager aldeles fejl og vistnok slet ikke har noget Begreb om det, han skriver om.

Undertegnede har i mange Aar været af den Mening, at der burde være en Nødhavn paa Bornholm, som kunde give rigelig Plads samt optage Skibe med et større Dybgaaende; men jeg, som selv har været baade Sejl- og Dampskibsfører, har aldrig kunnet indse, at Nexø Havn passede bedst hertil.

For et Par Aar siden har jeg haft en længere Avisfejde i de herværende Blade med Hr. Kontrollør Stub i Nexø om denne Sag; men det vil vistnok blive for vidtløftigt atter at optage samme; kun skal jeg bemærke, at Hr. Kontrollør Stub ikke paa nogen Maade rokkede ved min Overbevisning om, at en Nødhavn ved Nexø aldeles ikke vilde være paa den rette Plads, og at mange Sejl- og Dampskibsredere samt Skibsførere i England, Tyskland, Frankrig, Holland, Belgien, Rusland, Sverrig, Norge og Danmark er af samme Mening som jeg, skal jeg nærmere forklare i det efterfølgende.

Som tidligere Dampskibsfører i Østersøfarten og efter indvundne Erfaringer i Isvintrene i Slutningen af Firserne blev jeg mere og mere fortrolig med, at en Nødhavn paa Bornholms Vestkyst vilde være til stor Nytte for Skibsfarten i sin Helhed, og efter at have talt med mange Skibsførere herom, blev følgende Adresse skrevet og fremlagt til Undertegning:

„Til det høje Indenrigsministerium!

Undertegnede Damp- og Sejlskibsredere samt Førere tillader sig herved at andrage det høje Ministerium om at faa en Nød- og Ishavn paa Vestkysten af Bornholm, eller en Udvidelse af Rønne Havn, saaledes at man kunde gøre sikker Regning paa rigelig Vandstand og at Plads ikke manglede.

Vi tillader os herved at henstille til det høje Ministerium, hvor meget en saadan Havn under Isforhold som sidste Vinter vilde være til Gavn og Opmuntring for Skibenes Besætning.

Naar man efter at have indtaget sin Last i en Østersøhavn kommer i Nærheden af Falsterbo og finder Farvandet nord efter spærret af Is og ufremkommeligt, da vil man ifølge mange Aars Erfaring finde alle de i Nærheden værende Havne tillukkede af Is, og et Skib med 18 Fods Dybgaaende og derover kan intet Sted i mange Miles Omkreds finde Havn.

At gaa tilbage til de østersøiske Havne for at søge Havn er forbundet med stor Risiko og Tidsspilde, som man nødig forsøger paa. Da Kysten af Bornholm i Reglen er isfri eller i hvert Fald kun for en meget kort Tid er blokeret af Is, eftersom Strøm og Vind skifter Ismasserne, vilde det være et stort Gode for alle dem, der sejler i disse Farvande under slige Forhold, at have en sikker Havn at søge ind til.

Den stadig tiltagende Dampskibsfart fører ogsaa med sig, at man sejler saa længe, det er muligt at forcere fremad, og ikke forbliver i Havn og ser Forholdene an; af denne Grund vil der i kommende Isvintre altid være Skibsførere, der vil være nødsagede til samt glade ved at søge en saadan Havn, hvor de kan bringe Skib og Last samt Besætningens Liv i Sikkerhed.

Hvorfor vi særlig ønsker Havn paa Vestkysten af Bornholm er fordi at Vinden med Isvintre næsten altid

er fra nord om ad øst til sydøst med Snetykning og Snestorm, og en Havn paa Luvart Land altid er risikabel samt vanskelig at søge, ligesom det ligger i Forholdenes Natur, at man helst søger Vestkysten, naar man returnerer fra den Del af Østersøen, der ligger vest for Bornholm.

Indtræffer det med vestlige og nordvestlige Vinde, da vil man i de allerfleste Tilfælde kunne naa til Kjøbenhavn eller Helsingør.

Vi haaber, at dette vort Andragende samt denne Fremstilling af Forholdene maa vinde det høje Ministeriums Bifald.

Underdanigst“

At alle de større Rederier i ovennævnte Lande samt de Skibsførere, som Listen blev fremlagt for, med Glæde sluttede sig hertil, vil jeg med Fornøjelse bevise, om nogen har Lyst til at gennemse de forskellige Lister; kun skal jeg bemærke, at disse Lister repræsenterer et meget stort Antal Tonnage, alene fra Hull repræsenterer de derværende Rederiers Underskrift mellem 2 og 300,000 Tons.

At „Hamburgischen Börser-Halle“ ogsaa er ukendt hermed fremgaar af dette Blads Skrivers angaaende Nødhavn ved Nexø. Jeg tillader mig derfor at oplyse det ærede Blad om, at Spørgsmaalet om en Nødhavn ved Rønne ligeledes er tiltraadt af mange store tyske Rederier og Skibsførere, og at Nautisk Forening i Kiel ved Hr. Korvetkaptajn D. Heller fremførte samme ved det store nautiske Møde i Berlin d. 11. og 12. Februar 1889, hvor følgende Resolution blev vedtaget:

„Rigskansleren bedes at formaa den kongelige danske Regering til at anlægge en Nødhavn ved Rønne paa Bornholm.“

At der har været Skrivelse fra Rigskansleren til den danske Regering herom er mig ogsaa bekendt.

At jeg i ovennævnte Sag kunde ønske at komme nærmere ind paa Forklaring af flere af de omtalte Spørgsmaal, undlader jeg ikke at bemærke; men da jeg vel har lagt Beslag paa alt for megen Plads i Deres ærede Blad, vil jeg for denne Gang slutte med det Ønske, at den anonyme Indsender i Dansk Navigatør-Forenings Medlemsblad og Redaktionen af Børsen Halle ogsaa tillader mig og andre Bornholmere at have vor Mening om, hvor en Nødhavn paa Bornholm burde anlægges, uden derfor at blive beskyldt for at chikanere andre, der har en herfra afvigende Mening.

Rønne, d. 23. December 1901.

C. P. Lund.

Literatur.

Tuxens Kursretter.

Af d'Hrr. Navigationsskolebestyrere Tuxen er konstrueret en „Kursretter“ og udarbejdet en dertil hørende Brugsanvisning. Apparatet bestaar af en drejelig Kompasrose, hvorpaa er anbragt en Viser, der bruges til at rette Kursen med, og særlig til at reducere en Kurs fra devierende til retvisende eller omvendt. Det er med dette Apparat kun nødvendigt at vide med fuld Sikkerhed, hvad Misvisningen er for en Vinkel, og hvad Deviationen er for en Vinkel, samt om disse Vinkler er østlige eller vestlige.

For enhver, der ikke er sikker paa at rette Kurser rigtig, vil denne Kursretter komme til stor Nytte; den vil spare megen Tid, og Faren for at rette Kurser og

Pejlinger forkert bliver betydelig formindsket paa denne Maade.

Bag paa Apparatet er Brugsanvisningen trykt; i Anvisningen vises forskellige Eksempler for at rette Kurser fra devierende til misvisende og retvisende, og fra retvisende til misvisende og videre til devierende. Endvidere kan den benyttes til at finde Deviationen, naar to Kurser er kendte og saa fremdeles.

Brugsanvisningen er meget let at forstaa og at følge, og Apparatet selv, der forhandles af Hr. Fr. Preisler for en Pris af 2 Kr., er meget simpelt og kan gøre god Fyldest.

Fra Maskininspektør W. Andersen er der tilsendt os et Katalog fra Firmaet J. & A. Niclaussé, Paris.

Kataloget indeholder Fortegnelse, Beskrivelse og Tegninger over Niclaussé-Dampkedler samt Billeder af de Skibe, saavel af Orlogs- som Koffardimarinen, hvori de er installerede.

Niclaussé-Kedlerne, hvorpaa Firmaet fik Patent i 1890, fabrikeres nu baade i England, Amerika, Tyskland, Italien, Rusland og Frankrig, hvor Firmaet, der har sine Værksteder i Paris, producerer Kedler mere end 100,000 Hestkræfter om Aaret.

De allerførste Kedler konstrueredes i 1878 og senere udvikledes Typen mere og mere, indtil Firmaet er naaet til sit nuværende Standpunkt. Niclaussé-Kedlerne har en forholdsvis ringe Vægt, stor Hedeflade, og det kan fremhæves, at de producerer tør Damp med ringe Kulforbrug. De er endvidere lette at adskille og Rørene har fri Udvildelse, idet de kun er gjort fast i den ene Ende.

I Land er de installerede paa forskellige, over 1200 Værfter og Etablissementer og der findes i Kataloget en Liste, der viser de forskellige Industrigrøene og Virksomheder, hvortil Niclaussékedlerne benyttes.

I Særdeleshed har de vundet Indpas i flere Landes Krigs- og Handelsflaader; store franske og engelske Krigsskibe er forsynede med Niclaussékedler, f. Eks. har den store franske Panserkrydser „Gambetta“ Kedler til 27,000 HK.; selv den japanesiske Marines Skibe er forsynede med dem.

Mange Lystdampere og flere Bugserdampere er ogsaa udrustede med Niclaussé-Kedler.

Af Handelsdampere kan nævnes Damperen „Morbihan“, som løber mellem St. Nazaire og algerske Havne; den er 70 Meter lang, 10 Meter bred og har et Deplacement paa 1,200 Tons. Den har to Maskiner og to Niclaussé-Kedler; den samlede Hedeflade er 302 Kvadratmeter, Rørene, der er af Staal, har en Diameter af 84 mm. Disse Kedler var udstillede paa Udstillingen Aar 1900 i Paris.

Af Kataloget fremgaar, at det amerikanske Selskab Northern Railway Co. har ladet to store Paketbaade forsyne med Niclaussé-Kedler à 15,000 HK. Disse store Dampere, der skal løbe i Fart mellem Kina og Amerika, er 226 Meter lange og er paa 32,000 Tons.

Ballastning af moderne Lastdampere.

I December Maaned afholdt North East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders et Møde, hvorpaa der ifølge „Sh. Gaz.“ fremkom følgende Udtalelser angaaende Ballastning af moderne Lastdampere. Mr. Chaston, som holdt Foredraget, vilde gerne gøre Redere, Assurandører og andre opmærksom paa disse Forhold og især paa det uheldige i at sende Skibe til Søs i en paa Grund af utilstrækkelig Ballast usødygtig Tilstand. Tager man alle Bjærgningstilfældene, hvor

Aarsagen var knækkede Skrueraksler, Rorskader o. s. v. fra 1897 til nu, forbavses man over, at saadanne Havarier saa hyppig kan faa Lov til at gentage sig. I det første Øjeblik kommer man uvilkaarlig til den Slutning, at Skylden kan søges i skødesløs Bygning af enten Skroget eller Maskindelene, men undersøger man saa nærmere hvert enkelt Tilfælde af alle disse Havarier paa Aksler, Ror og Rorstammer etc., kommer man til den Slutning, at utilstrækkelig Ballast er Grunden til Ulykken i $\frac{3}{4}$ af alle Tilfældene, og at det synes at være paatrængende nødvendigt, at „Board of Trade“ nu fastslaar en Minimums Lastelinje.

Den nuværende Type Dampere paa 6,000 à 7,000 Tons med 350 Fods Længde og 47 Fods Bredde med Tanke og Kedler fulde, alle Forraadene om Bord og med 600 à 700 Tons Kul i Kasserne, fuldt sejlklar for en vestgaaende Rejse, har nærlig 12' 3" Dybgaende agter og 8' 2" for i ballastet Tilstand; Middel-Dybgaendet er da 10' 2 $\frac{1}{2}$ ", medens der findes 10' 10 $\frac{1}{2}$ " fra Kølen til Skruerakslens Midte, der altsaa kun er 4 $\frac{1}{2}$ " under Vandet.

Foredragsholderen havde imidlertid, som saa mange andre, ofte set Skruens Overkant over Vandet paa Dampene og fremførte et Eksempel paa det uheldige heri. I Maj 1888 forlod en 6,000 Tons Damper Triest, bestemt til Cardiff, med Skruens øverste Del ude af Vandet, og tabte 8 Dage paa Rejsen, fordi den ikke kunde gøre Vej og tilmed maatte søge Corcubion for at faa Bunker-kul. Som Følge heraf mistede Skibet sin Fragt til Aden og maatte slutte 4 sh. mindre pr. Ton, hvilket sammen med Havne- og Kuludgifter i Corcubion bragte Tabet op til c. 30,000 Kr. for den 14 Dages Rejse. Tabet skyldtes udelukkende den utilstrækkelige Ballast og skyldtes ikke daarlige Vejrforhold, thi i Journalen stod „frisk Vind imod, Søen moderat, med nogen Døning imod“.

Dette er jo kun et Tilfælde af hundrede, hvor Rederne taber mange Penge, fordi Dampene ikke har tilstrækkelig Ballast, og saa meget desto mere forbavsende er det, at man ikke langt hellere vil afholde Udgifterne til Ballast, for at faa Dampene passende ned i Vandet. Prisen paa Sandballast er nu til Dags en ren Bagatel i Sammenligning med det Tab, man udsætter sig for at lide paa en lang Rejse, fordi Skibet ligger alt for højt.

Nogle Redere lader nu deres Skibe bygge med større Ballasttanke, medens andre lader Tanke anbringe lige agtenfor Maskinen eller ude i Siderne.

Foredragsholderen vilde altsaa henlede Opmærksomheden paa den store Skade, der ofte foraarsages Skibe og Maskiner, fordi der ikke er tilstrækkelig Ballast inde. Skibet lystre heller ikke Roret saa godt, kan falde tværs i Søen, for ikke at tale om den Livsfare, som kan være forbunden hermed. Man bør derfor ved Bygningen af Skibe tage mere Hensyn til Ballasttankene, end man hidtil har gjort. Der bygges dog stadig Skibe af følgende Dimensioner:

a) Længde 395 Fod, Bredde 48 Fod, Dybden 31 Fod, til Lloyds højeste Klasse, med alt ialt 1,019 Tons Ballast i Tankene; tilnærmelsesvis bliver et saadant Skibs Displacement, naar alle Ballasttanke er fulde og med 100 Tons Kul om Bord, i fuld søgaaende Stand 4,059 Tons; hertil svarer et Dybgaende af 13' 6" agter og 8' 3" for; Middel-Dybgaendet 10' 10 $\frac{1}{2}$ ". Afstanden fra Kølen til Skruerakslens Midte 10' 6" og Skruens Diameter 17' 6"; dette Skibs Bæreevne er over 7,000 Tons.

b) og c) er to Søsterskibe, Længde 360 Fod, Bredde 48 Fod, Dybden 30' 10", Bæreevnen 7,000 Tons og 896 Tons i Ballasttankene; Afstand fra Kølen til Skruerakslens Midte 10' 6" og Akslens Diameter 15". Heraf ses, at disse to Skibe ikke vil faa hele Skruen under Vandet, naar der findes 200 Tons Kul om Bord og alle Vægte ellers er inde.

Det er i det hele taget paa meget utilfredsstillende Betingelser, at ballastede Lastdampere plejer at sejle nu

til Dags, og det er ikke saa mærkeligt, at man saa ofte hører Tale om Brud paa Skrueraksler og deslige Havarier.

Svendborg Havn.

I Begyndelsen af forrige Aarhundrede fandtes ved Svendborg Havn kun en mindre Træanløbsbro, men efter Krigen i 1814 byggede man et Bolværk paa c. 180 Alen og forsynede det med en Ophalerbedding. Som mange andre Steder bevirkede ogsaa her Dampskibene en Revolution. Efterhaanden som de blev almindelige og særlig efter, at de ogsaa førte Fragtgoods med, fandt man Landsætningsforholdene saa primitive — Passagerer og Gods maatte landsættes i Joller! —, at en Forandring blev nødvendig. Man skred saa i 1854 til at opføre en 120 Alen lang og 14 Al. bred Dampskibsbro, der var særlig bekvem som Anlægsplads for dybt gaaende Dampere. Denne Bro kostede 24,000 Kr., var stærkt bygget og omtales som en Pryd for Byen og som den mest yndede Promenadeplads til alle Aarstider.

Derefter kom den anden Epoke i Byens og Havnens Historie.

Det var, da Sydfynske Jærnbane aabnedes i 1876 og derved bragte Byen i livligere Forbindelse med Omverdenen og skabte Chancer, som de driftige Svendborgere ved Hjælp af deres gode Havn vidste at udnytte. Men det kostede Arbejde! Vandet, der skilte den gamle Havn og den mindre „Nordre Havn“, gik op lige til det gamle Kloster. Hele dette store Areal, der bestod af lavt liggende Haver og Enge, blev nu eksproprieret og „Jessens Mole“ anlagt med en Bekostning af 230,000 Kr., særlig ved den daværende Borgmester, Kammerherre C. v. Jessens ihærdige Bestræbelser.

Siden 1880 har der imidlertid fundet en Udvikling af Havnen Sted, som ingenlunde staar tilbage for den tidligere. I 1891 til 93 fuldførtes „Nordre Havn“ og endelig i 1901 „Østre Havn“, saaledes at Havnen nu gaar fra Brogade til Øxenbjerg med en Bolværkslængde af over 4,000 løbende Fod.

Samtidig er Havnen stadig gjort dybere og dybere. I Aaret 1822 var Vanddybden 10 Fod, i 1893 14 Fod; nu er den paa det dybeste Sted 23 Fod, ligesom der med store Bekostninger er foretaget omfattende Udgravninger af en „Barre“, der spærrede Indsejlingen øst fra for de dybt gaaende Kolosser, som man nu jævnlig ser i Havnen.

Det er en Selvfølge, at det nu, efter Arbejdets foreløbige Tilendebringelse, vilde være af stor Interesse at vide, hvor meget Havnen er bleven forøget i Omfang. Havneudvalget har derfor i disse Dage ladet foretage en fuldstændig Opmaaling og Beregning af Havnens Arealer. Samtidig har man foretaget en i Enkeltheder gaaende Vurdering af saavel Havnens Arealer som dens Bygninger, Bolværker, Redskaber etc., hvilken Vurdering man hidtil ikke har været i Besiddelse af. Efter hvad vi fra paalidelig Kilde har bragt i Erfaring, er Værdien af Svendborg Havn for Øjeblikket omkring 1 Million Kroner. Da der kun skyldes 600,000 Kr. paa Havnen, ejer Svendborgerne saaledes Værdier for 3 à 400,000 Kr., og det Værdier, der forrenter sig ypperlig baade direkte og indirekte.

En Sammenligning mellem Opmaalingerne for 21 Aar siden og nu frembyder adskilligt af Interesse. Medens den gamle („søndre“) Havn i 1880 var omtrent 58,500 □ Al. eller 4 $\frac{1}{7}$ Tdr. Land, er den nu paa Grund af nogle mindre Udvidelser c. 60,500 □ Al. eller 4 $\frac{2}{7}$ Tdr. Land.

Disse sidste Arealer er vurderet til 93,200 Kr., idet kun de bortlejede og bebyggede Arealer er vurde-

rede, medens hele Havnepladsen, Gader og Veje o. lign., (c. 43,500 □ Al.), der ikke giver Indtægt, slet ikke er ansat til nogen Værdi. — „Nordre Havn“ udgjorde den Gang kun 8,500 □ Al. Nu er Arealet 74,600 □ Al. eller c. $5\frac{2}{7}$ Tdr. Land, hvilket foruden Vejene m. m. er vurderet til over 124,000 Kr. — Endelig kommer den sidste og største Del af Havnen, „Østre Havn“, der slet ikke eksisterede i 1880, men som nu udvider Havnens Areal med over 99,000 □ Al., eller ikke mindre end $7\frac{1}{14}$ Tdr. Land, og forøger dens Værdi med 210,000 Kr.

Efter denne Opmaaling, der er udført af Landinspektør Hvenegaard med Bistand af Assistent Meulengracht, er Havnens samlede Areal herefter 315,000 □ Al. (c. $22\frac{1}{2}$ Tdr. Land) mod $7\frac{1}{4}$ Tdr. Land i 1880 og 12,755 □ Al. ($\frac{3}{5}$ Tdr. Land) i 1822.

Heraf er $9\frac{1}{4}$ Tdr. Land Veje, Pladser m. m. Resten er vurderet til ialt 491,000 Kr., saa at Havnen med Bygninger m. v. i Øjeblikket er 926,100 Kr. værd foruden hvad den ejer i Kontanter, Værdipapirer etc.

Herpaa skyldes, som ovenfor nævnt, 600,000 Kr., der nedbringes med c. 20,000 Kr. aarlig, og at Havnen forrenter sig godt fremgaar af, at dens almindelige Indtægter i 1900 var 75,000 Kr., altsaa lig en Rente af Kapitalværdien af $7\frac{1}{2}$ pCt. Af Indtægterne er den vigtigste, Havne- og Bropengene, i stærk og vedvarende Stigning. I 1817 androg de 4,276 Rdl., i 1869 = 12,000 Kr., i 1880 35,600 Kr. og i 1900 61,000 Kr. Og den sidste store Udvidelse, der jo hidtil kun har bragt Udgift, indtil den første Damp d. 8. Juli 1901 lagde til ved Bolværket, vil sikkert bidrage ganske betydeligt til Havnens og dermed Byens Vækst og Trivsel.

Dernæst er Bygningerne vurderede til 61,000 Kr., Bolværkerne til 313,000 Kr., „Broerne“ til 24,000 Kr., Pælestederne til 17,000 Kr. og Redskaberne til 20,000 Kroner.

At disse Vurderinger ikke er for høje, fremgaar bl. a. af, at medens Størsteparten af Arealerne kun er vurderede til 3 à 4 Kr. pr. □ Al., blev Havnen ved Ekspropriationen til Svendborg-Nyborg Banen for nogle Aar siden ved Overtaksation tilkendt 5 Kr. pr. □ Al. i Stedet for de af Kommissionen fastsatte 3 Kr., og den aarlige Afgift af de udlejede Arealer er siden den Gang steget fra 15 til 25 Øre pr. □ Al. for flere af Arealerne.

De betydelige Foretagender, navnlig „Det danske Petroleumsselskab“'s Hovedoplæg for Fyen, der er flyttet hertil fra Korsør, „Fyens Andels Foderstofforretning“ og Petersen & Jensens mægtige Silopakhus, som allerede nu er knyttede til Østre Havn, varsler godt for Fremtiden.

En særlig Omtale fortjener

Frederikssøen

eller „Holmen“, som den kaldes i daglig Tale. Denne lille Ø, som tidligere hed „Koholmen“, var oprindeligt en til Dels af Vandet overflydt Sandgrund, som imidlertid ved Opfyldning efterhaanden er bleven saa stor, at den rummer to større Skibsværfter, et Baadeværft, 2 Smedjer, 1 Fiskerøgeri, Oplagsplads for Vagervæsenet m. m., saa at den fra en ringe Begyndelse synes at have Betingelser for at kunne udvikle sig til et Aktiv, der kan regnes med. I 1880 havde den et Areal af 34,000 □ Al. ($2\frac{3}{7}$ Tdr. Land), i 1894 var det steget til c. 4. Tdr., og nu er den opmaalt til 80,800 □ Al. eller omtrent 6 Tdr. Land, d. v. s. mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{1}{4}$ af Havnens samlede Areal. Frederikssøens Areal er med en meget lav Vurdering ansat til 63,700 Kr. eller med Bygninger til ialt 68,600 Kr. I Virkeligheden er den sikkert betydeligt mere værd, da over $\frac{2}{5}$ af den henligger ubenyttet, og desuden danner den et godt Værn for Havnen mod østlige Storme.

Brix..

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser har Fragtmarkedet slæbt sig roligt af Sted og har ikke i nogen Retning opvartet med Overraskelser. Befragtningsforretningen har for en stor Del været afbrudt af Julehelligdagene og den almindelige Juletravlhed, og for Kulbefragtingernes Vedkommende har de skotske „Holidays“ ogsaa bragt en Del Forstyrrelser. Kaster man et Blik tilbage paa det nu forløbne Aar, maa man nærmest kalde det et Skuffelsens Aar for Rederne, thi efter de usædvanlig høje Fragter i 1900 havde man vel ventet sig nogen Nedgang, men at denne skulde blive saa enorm og komme saa pludseligt, som den kom, var der ingen, der havde ventet sig. For de danske Baades Vedkommende har der forud været sluttet ikke saa faa gode Fragter for en Del af Sommeren, i enkelte Tilfælde ogsaa til langt ud paa Efteraaret, og dette har bidraget meget til, at de betærende Selskabers Regnskaber vil blive ikke saa lidt bedre, end hvis der var bleven sluttet eftersom Aaret skred frem, thi Raterne faldt stadig. Amerika blev i Løbet af Efteraaret saa mat og opviste saa usle Fragter, som ikke er set i Mands Minde, Middelhavet var tarveligt, Sortehavet ligeledes, indtil der i November indtraadte en rask Stigning og virkelig lønnende Rater betales; derefter sank dette Marked pludselig sammen, for atter at slutte fastere nu ved det ny Aars Begyndelse. Østersømarkedet har været meget skuffende hele Saisonen igennem, og Fragterne har i de sidste 3-4 Maaneder ikke været til at tjene Penge paa. Hvidehavet har været jævnt godt og betalte især paa Saisonens Slutning, da der var Isrisiko til Stede, ganske gode Rater. Det østlige Marked giver ingen Anledning til særlig Omtale; Fragterne har gennemgaaende været smaa, men Udsigterne for den nærmeste Fremtid synes at være noget bedre. Fra og til La Plata betales der ved Aarets Begyndelse virkelig lønnende Rater, men her som overalt sporedes ogsaa Depressionen, og til de nuværende Rater kan der i heldigste Tilfælde akkurat sejles stop.

Naar man nu vender Blikket fremad mod det kommende Aar, er det jo vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at udtale sig om, hvorledes det vil blive for Skibsfarten, og vi skal derfor heller ikke prøve paa at optræde som Profet, men nøjes med at udtale Ønsket om, at det maa bringe glædelige Overraskelser. Rederne er jo ikke forvante nu, og enhver Stigning vil blive hilset med Glæde.

For Ugen ser Fragtmarkedet i al Korthed ud som følger:

Det østlige Marked er stille. Der er fra Bombay sidst betalt 15/ til én, 15/6 to udsøgte Havne pr. 2den Halvdel Januar. For Ris fra Burmah betales uforandret 21/3 til U. K. eller Kont. pr. Februar.

Sortehavet og Donau viser atter bedre Begær, hovedsagelig for Januar Tonnage, for hvilken der fra Odessa kan faas 9/ à 9/6 til L. H. A. R. 6 d. mere til Hamburg. Fra Donau betales sidst 15/6 for en meget prompt Damp og fra Sulina 10/, option Hamburg 11/3.

Middelhavet er flovt og Raterne giver gennemgaaende kun Tab. Der noteres for Fosfat 9/ Sfax/London, 6/9 Bona/Newport og for Oljekager 9/3 fra Marseille til Leith. Esparto fra Aguilas eller Almeria til Firth of Forth giver 14/ à 14/6 pr. Ton. For Erts er der sidst sluttet til 7/6 Bona/Maryport, 8/ Seriphias/Glasgow, free dispatch.

Amerika er stille, og der er næsten ingen Forandringer at konstatere. Kornlaster er fremdeles næsten ikke til at opdrive, Tømmerfragterne er lidt bedre, og betales der sidst 87/6 pr. Januar/Februar fra Golfen til U. K. eller Kont. For Bomuld er Begæret nogenlunde, og fra Atlanterhavshavn kan faas 24/6 à 25/6 til Liverpool, Manchester eller Bremen pr. Januar. Fra Fernandina til Leith er betalt 11/ pr. Ton Fosfat. For

Planker fra Halifax etc. noteres 41/3 à 42/6 til Englands Vestkyst pr. Marts/April.

Østersøen har intet tiltrækkende ved sig. Reval er næsten ganske forretningsløs, men Libau er lidt fastere og betaler nu 10¹/₂ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/1¹/₂ à 1/2¹/₄ d. Rouen. Riga er paa Grund af indtraadt Kulde lidt højere og betaler 19 Frcs. for Hør, Frcs. 25 D/B., 10¹/₂ d. à 1/ for Korn til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 29/30 D/B. Rouen, 23/ à 24/ til Tyne eller Grimsby. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvædebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1/4¹/₂ Antwerpen, og fra Memel for Sleepers 6/ à 6/3 til West Hartlepool, 7/6 à 8/ Ardrossan.

Kulfragterne lader sig i Øjeblikket vanskeligt bestemme. Det er meget vanskeligt at placere prompte Baade, særlig fra Østkysten, dels paa Grund af Helligdagene og dels paa Grund af, at Kollierierne er i den Grad optagne, at de ikke kan laste flere Baade for det første. Fra Tyne eller Blyth betaltes sidst 4/6 til Lübeck, 3/7¹/₂ à 3/9 Aarhus. Fra Forthet noteres 5/ til Kiel og for mindre Baade 5/3 à 5/9 til Danmark. Der er en lille Smule mere Liv i Fragterne fra Wales, men Raterne er gennemgaaende lavere, og er der saaledes sidst betalt 5/ til Port Said eller Alexandria, 6/ Venedig, 9/6 à 9/9 til Monte Video eller La Plata.

Sejlskibsmarkedet er meget stille for mindre Skibes Vedkommende, hvorimod der for Langfarten sluttes en ikke ringe Mængde Tonnage. Fra San Francisco noteres 35/ pr. Februar/Marts, fra Portland (O.) 36/3, og fra Sydamerikas Vestkyst er der sidst betalt 24/6 til U. K. eller Kont. pr. Februar. Melbourne har taget nogle Skibe til 24/3 à 25/3 pr. Januar/Marts. Fra Cardiff til Pisagua er betalt 12/3 pr. Ton Kul.

Personalia.

Dødsfald. Fhv. Skibsfører og Havnefoged Jens N. Hansen paa Fanø er c. 80 Aar gammel afgaaet ved Døden.

Fra Sø og Land.

En Bombebøsse er i Fredags stiftet i Esbjerg.

I den nu afsluttede 3dje og sidste Eksamenstermin for i har Kjøbenhavns Navigationsskole indstillet 8 Elever til den almindelige Styrmandseksamen; til Styrmandseksamens 2den Afdeling: 7 i Navigation, 6 i Geografi og Vejrlære, 3 i Engelsk og 4 i Særet og Handelsvidenskab samt 2 til Fiskeskipperprøven, hvilke alle bestod. I alt har i 1901 29 bestaaet den almindelige Styrmandseksamen; Styrmandseksamens 2den Afdeling: 21 i Navigation, 23 i Geografi og Vejrlære, 12 i Engelsk og 18 i Særet og Handelsvidenskab samt 5 Sætteskipperprøven og 4 Fiskeskipperprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelinger; uformuende kan vente Understøttelse. Nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18, Kjøbenhavn.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 3dje og sidste Eksamenstermin af 1901 har 8 af Skolens Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen (1ste Afdeling), medens 1 blev afvist. I 2den Afdeling har 5 Elever taget Eksamen i Navigation, 5 i Geografi og Vejrlære, 3 i Engelsk og 5 i Særet og Handelsvidenskab. 1 Elev har underkastet sig Sætteskipperprøven. I alt har i 1901 23 bestaaet den alm. Styrmandseksamen, 17 Eksamen i Navigation, i 2den Afdeling 14 i Geografi og Vejrlære, 15 i Engelsk og 15 i Særet og

Handelsvidenskab, 3 Fiskeskipperprøven og 8 Sætteskipperprøven. Skolen optager fremdeles til enhver Tid Elever i alle Afdelinger. Uformuende kan vente Statsunderstøttelse. Skolens Lærere er O. Mathiasen, A. Landt, P. N. Pedersen og Forstanderen, Cand mag. S. Svendsen, der paa Forlangende meddeler nærmere Oplysninger om Skolen.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 8. Januar. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen afsamlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stæde stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom henvises til omstaaende Bekendtgørelse. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritaseri i November Maaned 1901 anmeldt som forlisttøgende Sejlskibe: 14 amerikanske, 42 britiske, 4 danske, 1 hollandsk, 1 fransk, 8 tyske, 1 græsk, 5 italienske, 12 norske, 11 russiske, 9 svenske, ialt 108; Dampskibe: 3 amerikanske, 12 britiske, 1 dansk, 1 fransk, 5 tyske, 1 italiensk, 2 japanesiske, 3 norske, 1 russisk, 1 spansk, 3 svenske, ialt 33. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 69, Kollision 4, Ild 1, sunkne 8, forladte 15, Kondemnation 10, borteblevne 1; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 5, Ild 3, sunkne 3, forladte 1, Kondemnation 6, borteblevne 1.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget en tilfredsstillende Prøvetur med det paa Flensborg Skibsværft til det tysk-australske Dampskibsselskab nybyggede Dampskib Rostock, hvis Dimensioner er: 398' × 478" × 32'2".

Med det paa Hellerup Skibsværft og Maskinbyggeri nybyggede Skruedampskib Lena, c. 2,200 Tons d. V., bygget til Johs. Bull, Tønsberg, er afholdt en meget tilfredsstillende Prøvetur. Maskinen er leveret af Dansk Maskinfabrik og Skibsbyggeri.

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. Hekla, Holst, ankom til Christiania 30. Decbr. — Leopold II, Lepper, afgik fra Dunkirk 1. Januar, best. til Antwerpen. — Nicolai II, Ørum, afgik fra New York 24. Decbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Xenia, Kruse, ankom til New York 24. Decbr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Kbhvn. 24.

Decbr. — Douro, Ørum, afgik fra Memel 31. Decbr., best. til Oporto. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Reval 28. Decbr.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Riga 30. Decbr., best. til Antwerpen. — Antwerpen, Andreasen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., best. til New York. — Arno, Strubberg, i London. — Axelhuus, Skov, ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Baron Stjernblad, Claussøn-Kaas, afgik fra Kbhvn. 28. Decbr., best. til Riga. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Messina 31. Decbr., best. til Valencia. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 30. Decbr. — Christianssund, Rørbye, ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Dagmar, Gade, afgik fra Bona 31. Decbr., best. til Aberdeen. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 29. Decbr., best. til New York. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 28. Decbr. — Georg, Buhr, ankom til Libau 26. Decbr. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Boston 17. Decbr., best. til Kbhvn. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom til Arendal 26. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Januar. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Jolantha, Jansen, afgik fra Antwerpen 30. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Kasan, Hansen, afgik fra London 31. Decbr., best. til Blyth. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Christiania 31. Decbr., best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, ankom til Königsberg 30. Decbr. — Kursk, Møller, ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Laura, Aasberg, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Louise, Rasmussen, afg. fra Hull 31. Decbr., best. til Kbh. — Louisiana, Wulff, afgik fra Christiania 15. Decbr., best. til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., best. til Boston. — Morsø, Sørensen, ank. til Stettin 30. Decbr. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — Nordjylland, Krag, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — Olga, Frandsen, ankom til Libau 30. Decbr. — Omsk, Müller, afgik fra Kbhvn. 25. Decbr., bestemt til Dunkirk. — Pregel, Olsen, afgik fra Kbhvn. 31. Decbr., best. til Libau. — Thyra, Fischer, afgik fra Stettin, best. til Manchester. — Valdemar, Kofod, ank. til Stettin 30. Decbr. — Vesuv, Meldahl, ankom til Kbhvn. 1. Januar.

Constantin, Niedersee, afgik fra Newcastle 31. Decbr., best. til Aarhus. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 31. Decbr., bestemt til Aalborg. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 31. Decbr., best. til Malmø. — Ficarria, Thøgersen, afgik fra Newcastle 1. Januar, best. til Kbhvn. — Frej, Rasmussen, afg. fra Randers 1. Januar, best. til Newcastle via Aarhus, Aalborg. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nykjøbing F. 1. Januar, best. til Newcastle via Svendborg, Odense, Frederikshavn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 1. Januar, bestemt til Leith, via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 2. Januar, best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 31. Decbr., bestemt til Kbhvn. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 31. Decbr., bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ankom til London 30. Decbr. — Frode, Wrisberg, ankom til Bristol 15. Decbr. — Sigurd, Magnus, afgik fra Alexandria 15. Decbr., best. til Sharpness. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Stettin 28. Decbr., best. til Libau. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 10. Decbr., best. til La Plata. — Knud II, Hansen, ank. til Kbhvn. 31. Decbr. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 31. Decbr. — Danmark, Kraemer, ank. til London 29. Decbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 23. Decbr., best. til Antwerpen. — Volmer, Riber, ank. til London 30. Decbr. — Dan, Tofte, afgik fra Riga 26. Decbr., bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Newcastle 31. Decbr., best. til Libau. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 15. Decbr., best. til La Plata. — Svend II, Risø, afg. fra Cardiff 14. Decbr., best. til La Plata.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra London 24. Decbr., ank. til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til London 20. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Sligo. 23. Decbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Ayr 20. Decbr., afgik 28. Decbr. til Bordeaux. — Russ, Jensen, afgik fra Varna 17. Decbr. til Antwerpen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Kapstaden 27. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, pass. Port Said 16. Decbr., best. til Dundee. — Baron Driesen, Laurentz, ank. til Port Arthur 22. Decbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, pass. Port Said 27. Decbr., bestemt til Port Arthur.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Savannah 27. Decbr. — Ekliptika, Nielsen, ank. til Antwerpen 20. Decbr. — Venus, Jørgensen, ank. til New York 15. Decbr. — Mars, Nielsen, ank. til Warkworth 22. Decbr.

Nordsean. Wineland, Høgstedt, afg. fra Singapore 26. Decbr. — Nordland, Petersen, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Holland, Lund, ankom til Aarhus 30. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Antwerpen 29. Decbr. — Rusland, Møller, ankom til Kjøge 26. Decbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr.

Dania. Mary, Nielsen, ankom til Kbhvn. 29. Decbr. —

Dagny, Lorentzen, afgik fra West Hartlepool 30. Decbr., best. til Cannes (Frankrig)

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ank. til Blyth 22. Decbr. — Fyen, Hansen, ankom til London 28. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 29. Decbr., best. til Libau. — Russia, Jespersen, ankom til Barry 23. Decbr. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Blyth 20. Decbr.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 28. Decbr., best. til Dunkerque.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Kbhvn. 29. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Bruns- vick 13. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Bremerhafen 29. Decbr., best. til Reval. — Freløns- borg, [Hartmann, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Algier 29. Decbr., best. til Christiania. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Genua 31. Decbr., best. til Odessa. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Montevideo 13. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Søborg, Fischer, ankom til Campana 20. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 29. Decbr., bestemt til Riga. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Cardiff 30. Decbr. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 30. Decbr., best. til Frederiksstad.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Newcastle 31. Decbr., best. til Kbhvn. — Klampen- borg, Jensen, ankom til Svendborg 25. Decbr. — Marse- lisborg, Andersen, afgik fra Puerto Lusenada 5. Decbr., best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Genua 15. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Galatz 18. Decbr., bestemt til Ghent. — Ulf'sborg, Hveissel, afgik fra Funchal 16. Decbr., best. til River Plate. — Vording- borg, Petersen, ankom til Aalborg 31. Decbr.

Neptun. Kallundborg, Lund, afgik fra Glasgow 21. Decbr., best. til Neapel. — Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 31. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 24. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Burntisland 28. Decbr., ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Ag- nete, Jensen, afgik fra Grangemouth 27. Decbr., ankom til Kbhvn. 30. Decbr. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntis- land 29. Decbr., best. til Kiel. — Alice, Hansen, ankom til Methil 25. Decbr. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 24. Decbr., ankom til Kiel 28. Decbr. — Ajax, Brorson, ank. til Fløkkefjord 29. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 27. Decbr., best. til Fecamp. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 29. Decbr., best. til Nyborg.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, pass. Perim 21. Decbr. — Annam, Berentzen, afgik fra Suez 30. Decbr.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom 31. Decbr. til Horsens. — Energi, Nielsen, ank. 28. Decbr. til Vejle.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 31. Decbr. — Clara, Jensen, afgik fra Reval 1. Januar, bestemt til Libau. — Kai, Thomsen, ankom til Ghent 28. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Flensborg 1. Januar. — Svend, Bønnelycke, ankom til Libau 27. Decbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Libau 1. Januar, best. til Plymouth.

Sejlskibe.

Fanø Nordby. Maracaibo, Svarrer, afg. fra Maracaibo 26. Novbr. til Hamburg. — Mærdor, Mørck, frajet 19. Decbr. paa 52° N. 4° Ø. fra Hamburg til Bahia. — Anna, Clausen, afgik fra Rio Grande 19. Novbr. til New York. — Amete, Nielsen, ank. til Corinto 24. Decbr. fra New York via Monte- video. — Thora, Thomsen, afg. fra Punta Delgado 21. Decbr. til San Sabastian. — Gladstone, Christiansen, ankom til Tamatava 25. Decbr. fra Cardiff. — Tercera, Pedersen, ank. til Valparaiso 25. Decbr. fra Newcastle N. S. W.

Fanø Sønderho. Martha, Nissen, ankom 26. Decbr. til Rio Janeiro fra Hamburg.

Svendborg. Ruth, Fallentin, ank. til Alloa 22. Decbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Leith Red 22. Decbr. — Delos, Andersen, ank. til Castellamara 25. Decbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Yarmouth 24. Decbr. — Hansine, Nielsen, ank. til Kings Lynn 27. Decbr. — Jens, Nielsen, ankom til Gent 26. Decbr. — Marie, Nielsen, ankom til Boulogne 27. Decbr. — Elise, Huusfeldt, ankom til Havre 28. Decbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Neapel 26. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Frederikshavn 29. Decbr. — Marie, Petersen, ank. til London 28. Decbr. — Carl Mørk ank. til Gøteborg 30. Decbr.

Ærs. Elise Marie, Olsen, ank. 23. Decbr. til Kiel. — Hildur, Schmidt, ank. 22. Decbr. til Edinburgh. — Dorteaa Christensen, ankom 23. Decbr. til Blyth. — Malfridur,

Hansen, afgik 21. Decbr. fra Kjøbenhavn. — Mariane, Petersen, ank. 17. Decbr. til Odense. — Marie, Kromann, ank. 21. Decbr. til Kjøbenhavn. — Martha, Haagensen, ank. 3. Decbr. til Cassa Blanca fra Göteborg. — Christian, Eschen, ank. 20. Decbr. til Kjøbenhavn fra Haderslev. — H. C. Christensen, Boye, afg. 16. Decbr. fra Dublin til Maracaibo. Duen, Christensen, ankom 23. Decbr. til Kjøge. — Anne, Albertsen, ank. 21. Decbr. til Kolding. — Juno, Abertsen, ank. 21. Decbr. til Aalborg. — Jørgen Olsen, afg. 19. Decbr. til Barbados. — Hermod, Hermansen, ank. 23. Decbr. til Leith. — Kvik, Andersen, ank. 26. Decbr. til Oban. — Elise, Mortensen, afg. 21. Decbr. fra Kjøbenhavn til Rudkjøbing. — Niels Juel, Nielsen, er ankommen til Le Moule (Guadeloupe). — Ingeborg, Rasmussen, ank. 26. Decbr. til Helsingborg. — Karoline, Philipsen, ankom 26. Decbr. til Aarhus. — Nansen, Petersen, ank. 26. Decbr. til Barbados. — I. A. Kromann, Christensen, afgik 24. Decbr. fra Göteborg til London. — Expres, Boye, ank. 28. Decbr. til Kjøbenhavn. — Ansgar, Jørgensen, ank. 28. Decbr. til Shoreham. — Smart Christensen, ank. 28. Decbr. til Sligo. — Danmark, Knudsen, ank. 8. Decbr. til St. Louis (Senegal) fra Rufisque. — Rolf, Christensen, ank. 9. Decbr. til St. Louis (Senegal) fra Rufisque. — Fri, Rasmussen, var 25. Decbr. til Ankers ved Deal, paa Rejse fra Lovisa til Sanct Valery sur Somme. — Rødkilde, Christensen, ank. 28. Decbr. til Kjøbenhavn fra Rostock. — Laurine, Kastrup, ank. 28. Decbr. til Alloa. — Familien, Mortensen, ank. 30. Decbr. til Kjøbenhavn fra Halmstad. — Genius, Bastrup, ank. 25. Decbr. til Gent. — Valborg, Hansen, afg. 10. Decbr. fra Saffi til Irwine. — Harris, Torsteinsen, ank. 31. Decbr. til Nakskov. — Hansigne, Kastrup, ank. 24. Decbr. til Granton.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 28. Decbr. til Nakskov fra Kallundborg, ank. 31. Decbr. til Aalborg fra Nakskov. — Jenssine af Aarhus, Olsen, ank. til Aarhus 24. Decbr. fra Kjøbenhavn.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyt. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Farvandet Syd for Fyen. Svendborg-Sund. I Svendborg-Sund Ø.-lige Del er Dybden paa et enkelt Sted kun 20 $\frac{1}{4}$ Fod, saa at 20 Fod nu er det største Dybgaaende, hvormed Svendborg kan søges Ø. fra.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Grundkallen“ inddraget den 27de December 1901.

Tyskland. Grosses Stettiner Haff. Schwabach. Paa Schwabach Fyrbaake er anbragt et rødt Fyr, der angiver Bøjningen i Farvandet for udgaaende Skibe ved Overgangen fra Damansche Strom til Weite Strewe.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Randssund. Torsø. Fyrlampen paa Torsø er ødelagt af Søen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Nienstedten. Vragfyrskibet ved Vraget af „Lemnos“ er inddraget for Is. Saa vidt muligt er Vraget afmærket med en grøn over en hvid Lanterne, anbragte paa Fokkemasten.

Weser. I Weser er Vinterafmærkningen foretagen; følgende Tønder ligge ude: Mellem Nordenham og Brake, Baaketønden Grossensiel, 7 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder. Fra Brake til Vegesack, Baaketønden ved Hunte Munding, 7 røde Stumptønder og 8 sorte Spidstønder.

Naar Isgang indtræder, ombyttes Baaketønden ved Rother Sand S.-Ende med en sort Stumptønde, Lys- og Klokketønde E i Neue Weser og Lystønde G ovenfor Geeste Munding med Spirtønder.

Paa Brake Red ere Lystønderne A og C ombyttede med røde Stumptønder A og C, og Lystønde B inddragen.

Fra Vegesack til Bremen inddrages, naar Isgang indtræder, alle Tønder, undtagen den sorte Baaketønde ved Lesum Munding og den røde Stumptønde ved Indløbet til Burener Weser.

Julius Plate. Paa Julius Plate, lige over for Farge, er tændt et hvidt Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 19 Fod.

Bremerhaven. Vraget af Fartejet, der var sunket neden for Kaiserhafen, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Jade. I Jade ere Lystønderne Z, Nr. 3, 4, 13 og 16 ombyttede med Vintersømærkerne.

Ems. I Ems er Baaketønden Paapsand Süd flyttet og ligger i 12 $\frac{1}{2}$ Fod Vand paa 53° 19' N. Br. 7° 2' Ø. Lgd. og rød Spirtønde EG flyttet og ligger i 22 Fod Vand. 53° 19' N. Br. 7° 3' Ø. Lgd. Vinterafmærkningen er foretaget.

Holland. Zeegat van Texel. Molengat. I Molengat er den sorte Kugletønde med Diamant flyttet til Stumptønde Nr. 9's Plads i Westgat, og Tønde Nr. 9 er flyttet til 52° 58' 22" N. Br. 4° 43' 24" Ø. Lgd. Paa Barren mellem de to Tønder er der nu 11 Fod Vand.

England. Themsen. Black Deep. Skonnerten „Gladstone“ er sunken i Black Deep, c. 1 Kml. S. 88° Ø. fra Fyrskibet „Black Deep“. En grøn Vragtønde er udlagt tæt ved Vraget. 51° 33' 10" N. Br. 1° 15' 25" Ø. Lgd.

Whitby. En Skonnert er sunken tværs ud for Whitby. En grøn Vragtønde er udlagt tæt ved Vraget, fra Kettleness Point i S. 65° Ø., 3 $\frac{1}{2}$ Kml. og fra Fyret paa Whitby V.-Pier i N. 23° V. 54° 30' 30" N. Br. 0° 37' 30" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Seine. Ratier S. To midlertidige Lystønder ere udlagte i Løbet til Honfleur S. for Banc du Ratier. De kunne ligge om Styrbord for Indgaaende og ere da malede røde, eller om Bagbord og ere da malede sorte, men de vise altid hvidt, fast Fyr.

Saint Malo. Pointe de la Varde SV. En 3 Fods Grund er funden c. 9 Kbl. N. 54° V. fra Rochebonne Fyrtaarn. 48° 40' 48" N. Br. 1° 59' 45" V. Lgd.

England. Dover. Det hvide, faste Fyr med Et-Blus hver 7 $\frac{1}{2}$ S. ved Dover er flyttet til et bevægeligt Fyrtaarn paa Admiralty Pier, der som Regel vil staa c. 350 Alen inden for Pierens Yderende. Flammens Højde: 87 Fod. Maskinerne, der benyttes til Pierens Forlængelse, kunne skjule Fyret i en lille Vinkel.

Taageklokken er flyttet med Fyrtaarnet og giver ligesom tidligere Et-Slag hver 7 $\frac{1}{2}$ Sekund. 51° 6' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd.

England S.-Kyst. Bournemouth. Yderenden af Pieren ved Bournemouth, hvorfra vises et rødt, fast Fyr, ligger 2 $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 60° Ø. fra Kystvagt-Stationen og S. 6° Ø. fra Kirken. Herfra gaar Pieren i N. til Kysten. Ø. for Pieren ligger tre Kloakledninger, der gaa fra dens Inderende henholdsvis 3 Kbl. i S. 16° Ø., 3 Kbl. i S. 22° Ø. og 2 Kbl. i S. 30° Ø. Det er forbudt at ankre i Nærheden af dem.

Skotland. Sound of Islay. Lystønden, der viser Fyr med Formærkelser, ved det S.-lige Indløb til Sound of Islay, ligger 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 33° V. fra Black Rock og fra Ruinerne af Slottet paa Fraoch Eilean i N. 86° V. Tønden svinger med en Radius af $\frac{1}{2}$ Kbl. fra denne Plads. 55° 47' N. Br. 6° 4' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Sein. Cornoc-an-ar-Braden. Det røde Taarn med Kegel paa Cornoc-an-ar-Braden er ødelagt af Søen. 48° 3' 13" N. Br. 4° 50' 55" V. Lgd.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Lys- og Klokketønden uden for Molen ved Ponta Delgada er midlertidig ombyttet med en Tønde, hvorfra vises rødt Fyr, men man maa ikke stole paa den.

Prince Edwards Island. Charlottetown. Hazard Point. Den 1ste Januar 1902 forandres de røde, faste Ledefyr ved Indløbet til Charlottetown til hvide, faste Fyr. 46° 12' N. Br. 63° 4' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Point Judith. Harbor of Refuge. Skonnerten „J. G. Fell“ er sunken i Harbor of Refuge, fra Point Judith Fyr i S. 89° V. og fra Bølgebrøderens SØ.-Hjørne i N. 22° Ø. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for Vraget.

Connecticut. New London Harbor. Black Ledge. Baaken med Stage og Bur paa Black Ledge er atter optøret og den midlertidige Baake borttaget.

New York. New York Lower Bay. Gedney Channel. En sort Spirtønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 5 Fv. Vand udlagt til Forsøg $\frac{1}{4}$ Kbl. S. for Gedney elektriske Lystønde E 1, fra North Hook Baake i N. 75° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 63° Ø.

Maryland. Chesapeake Bay. Ved den øvre Ende af Barren Island Shoal er i 17 Fod Vand udlagt en rød Spirtønde, fra Cedar Point Fyr i N. 51° Ø. og fra Cove Point Fyr i S. 54° Ø. Ved Kanten af Meekins Neck Shoal er i 18 Fod Vand udlagt en rød Spirtønde, fra Cedar Point Fyr i N. 36° Ø. og fra Cove Point Fyr i S. 65° Ø.

North Carolina Cape Fear River. Bald Head Channel. En gul Spidstønde Q er i 21 Fod Vand udlagt som nedre Karantæne-Tønde, fra Lower Swash Channel Fyr i S. 50° V. og fra Cape Fear Fyr i N. 2° V.

North Carolina. Cape Fear River. I Cape Fear River ere følgende Forandringer foretagne:

Battery Island røde, faste Pælefyr er tændt paa en Baake med rød Firkant, der staar i 7 Fod Vand ud for Battery Island SV.-Pynt. Flammens Højde: 20 Fod. 33° 54' 17" N. Br. 78° 0' 54" V. Lgd.

Liliput røde, faste Pælefyr Nr. 4 er flyttet $\frac{2}{3}$ Kbl. SV. hen og vises nu fra en Baake med rød Firkant, mærket 4, der staar i 12 Fod Vand i den S.-lige Forlængelse af Midten af Liliput Channel øvre Del og er nu Liliput Channel forreste Ledefyr Nr. 4. Flammens Højde: 18 Fod. 34° 4' 35" N. Br. 77° 55' 47" V. Lgd.

Liliput Channel bageste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr, der er tændt og vises fra en Baake med sort Firkant, der staar i 2 Fod Vand, 0 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 9° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 23 Fod. 34° 3' 59" N. Br. 77° 55' 42" V. Lgd.

Brunswick Channel Pælefyr Nr. 13 er nu Lower Brunswick Channel forreste Ledefyr Nr. 13.

Lower Brunswick Channel bageste Ledefyr er et hvidt, fast Fyr, der er tændt og vises fra en Baake med sort Firkant, som staar i 1 Fod Vand. $\frac{3}{8}$ Kml. N. 27° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 25 Fod. 34° 10' 8" N. Br. 77° 57' 48" V. Lgd.

Third Western Jetty hvide Baake er borttagen.

Clarks Island Pælefyr Nr. 15 er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Baake med hvid Firkant, mærket 15, som staar i 3 Fod Vand, paa Ø.-Kant af Eagles Island nedre Ende. c. $\frac{3}{8}$ Kml. N. for Clark Island N.-Ende. 34° 11' 36" N. Br. 77° 57' 19" V. Lgd.

Alligator Creek Pælefyr Nr. 17 er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Baake med hvid Firkant, mærket 17, som staar i 6 Fod Vand, paa Flodens V.-Side og N.-Siden af Alligator Creek Munding. Flammens Højde: 17 Fod. 34° 12' 56" N. Br. 77° 57' 19" V. Lgd.

Florida. Hawk Channel. Basin Hill. Basin Hill Baake er flyttet $\frac{1}{2}$ Kml. N. 84° V. hen og staar nu i 14 Fod Vand, 25 Alen S. 37° Ø. fra Basin Hill Midtfarvands Tønde. Baaken er hvid, 30 Fod høj. 25° 13' N. Br. 80° 18' V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Porto Rico. Mona. Fyret paa Mona Ø.-Pynt skjules af Land fra V. til NNV.

Bahama Islands. Eleuthera Island. Et grønt, fast Fyr er tændt paa Eleuthera Island SØ.-Spids. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvideu: 6 Kml. Det lyser Horisonten rundt undtagen fra N. 65° V. til N. 11° V., hvor Øen skjuler det. Det vises fra Taget af en hvid Bygning. 24° 37' 30" N. Br. 76° 8' 30" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Parahiba do Norte. Port Cabedello. Fyret paa Pedra Secoa, ud for Barren ved Cabedello, er et hvidt Blinkfyret, der hver 1 Minut viser Et-Blink af 10 Sek. Varighed.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Gibraltar. Den 15de Januar 1902 inddrages Fyrskibet ved Gibraltar nye Mole, og to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, tændes paa Yderenden af den nye Mole. 36° 7' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

Frankrig. Marseille. Planier. Den 1ste Januar 1902 tændes Planier nye, hvide Lynfyret, der hver 5 S. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 200 Fod. Lysevnen: 50 Kml.

Samtidig slukkes det gamle Fyr.

Østerrig-Ungarn. Lissa. Comisa Havn. Ved Comisa Havn er det røde Havnefyret flyttet til Molens Hoved. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 3 Kml. Fyret lyser over 270° mod Søn. Med Storm mellem S. og V. kan Fyret ikke tændes. 43° 3' N. Br. 16° 5' Ø. Lgd.

Brgulje-Melada. I Løbet mellem Brgulje og Melada er der kun 13 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Grækenland. Gulf of Athen. St. Georgio. Den 14de December 1901 er et hvidt Blinkfyret, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink, tændt 3 Kbl. NV. for S.-Pynten af Øen St. Georgio (Belbina). Flammens Højde: 470 Fod. Synsvidden: 30 Kml. 21 Fod højt Taarn paa Beboelseshus. Fyret

skjules af Land fra N. 26° V. til N. 74° V. 37° 27' N. Br. 23° 56' Ø. Lgd.

Bulgarien. Burgas. Burgas Havn er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig spærret. 42° 30' N. Br. 27° 31' Ø. Lgd.

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

Sumatra V.-Kyst. Paa Sumatra V.-Kyst ere følgende Rev fundne:

V. for Poeloe Doea et 3 Fods Rev i 16 Fod Vand, fra Poeloe Doea N.-Pynt i S. 84° V. og fra Poeloe Kajoe S.-Pynt i N. 50° V. 2° 53' 0" N. Br. 97° 29' 30" Ø. Lgd.

En Sten med Brænding tæt ved Pynt Zuid Paeh, Oedjoeng Karang. 3° 21' 15" N. Br. 97° 6' 15" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Kwantung Ø.-Kyst. Pitsuwo. I Linien mellem Kap Terminal og Triple Island er i 8 à 9 Fv. Vand fundet en lille farlig undervands Klippe, 2 Kml. N. 53° Ø. fra Kap Terminal. En rød Spirtønde er i 18 Fod Vand udlagt tæt N. for Klippen. 39° 10' 28" N. Br. 122° 12' 8" Ø. Lgd.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert

fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjalpeskruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Skib til Salg.

Galease „Familien“ af Aarhus, for Tiden liggende i Aarhus Havn, er til Salg. Skibet er bygget 1890 i Faaborg af Eg, 30 Tons Brutto, 25 Tons Netto Reg. Laster ca. 1,050 Centner d. w. 1,000 Centner Majs. Eventuelle Købere bedes henvende sig til **Carl v. d. Hude, Aarhus.**

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

Det betaler sig for
Enhver

at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,
Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Januar 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	94— ¹ / ₄	94	94 ¹ / ₂
Danmark		76 ¹ / ₂	77
Norden		103	103 ¹ / ₄
Kjøbenhavn	91 ¹ / ₂	³ / ₄	91 ¹ / ₂
Carl		41 ³ / ₄	43
Dannebrog		80 ¹ / ₂	81 ¹ / ₂
Skjold		59	60
Urania		48	49
Union		91 ³ / ₄	93
Dampsk. af 1896		82	83
Østasiatiske	97 ¹ / ₂	³ / ₄	97 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		—	—
5 ⁰ / ₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.		83 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.		85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..	92	91 ³ / ₄	92
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		95	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ¹ / ₄	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —	—	92 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 3 —		85 ¹ / ₄	86 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank	135	134 ³ / ₄	135 ¹ / ₄
Privatbank		125 ³ / ₄	126
Landmandsbank		122	123
Handelsbank		121	121 ¹ / ₂
Grundejerbank		104	105
Burm. & Wain		69	70
Helsingørs Jærnsk.		86	88
Sukkerfabr.	105— ¹ / ₂	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	100 ¹ / ₄	100	100 ³ / ₄

Vekselkurser d. 31. Decbr. 1901.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.15	18.14
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 31. Decbr. 1901.

Russiske Noter ..	216.10
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	101.00
3 ³ / ₁₀ ⁰ / ₀ — Boden Kredit	93.60
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899	97.40
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats	94.60
4 ⁰ / ₀ — — 1890	80.90

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

Forenede Dampskibsselskab 42,000, „Dannebrog“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Olaf Petersens

Smede- & Maskinværksted

udfører alle Maskin- & Kedelreparationer.

Havnegade 81. Nakskov.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12⁰/₀ Smørfedt
å 79 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2⁰/₀ Smørfedt
å 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

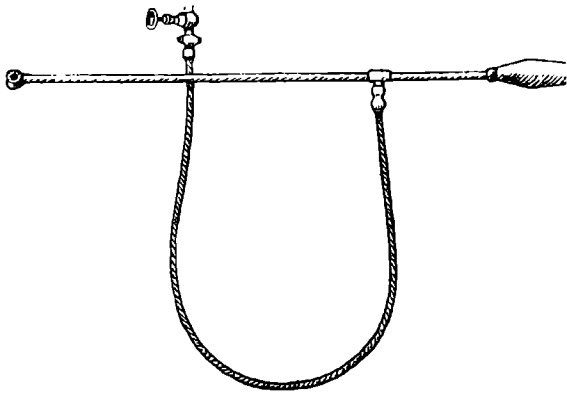
Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Aalborg Brøndums Akvavitter.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

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. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbød.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

30. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 8de Januar 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 900 Kr.	1	Gevinst paa 1800 Kr.	1	Gevinst paa 900 Kr.
1	— " 460 -	1	— " 900 -	1	— " 450 -
1	— " 300 -	1	— " 600 -	1	— " 300 -
8	— " 160 -	0	— " 300 -	6	— " 150 -
50	— " 100 -	50	— " 200 -	50	— " 100 -
75	— " 50 -	75	— " 100 -	75	— " 50 -
95	— " 25 -	95	— " 50 -	95	— " 25 -
100	— " 10 -	100	— " 20 -	100	— " 10 -
2071	— " 8 -	2071	— " 10 -	2071	— " 8 -

Desuden 375 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7,575 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler
Kjøbenhavn.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrers Skibarostavrører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsprovantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til
Fiskeskipper- som til Sætte-
skipperprøven. — Nærmere
Oplysninger meddeler Sko-
lens Forstander, Navigations-
lærer Hansen, eller Besty-
relsens Formand, Konsul
Christian Cloos.

Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

PRIMA BUNKER-KUL. BD BLUMENFELD. HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers.

EMIL STEPHENSEN,
SPEDITØR. TOLDKLARERER.

Overtagelse af Gods til og fra alle Pladser i Ind- og Udland.
Amaliegade 29. St.
Telegram-Adr.: Esteph. Telefon 5965.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

LISSABON,

Albert Olsen & C^{ta}.
Telegrams: AOLSEN.
Salteksport,
Befragtningsagenter.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-
agenter.
Lissabon.
Telegr.-Adr.: WIESE.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som
beskriver nervøse Sygdomme
hos Mænd, sendes frit til En-
hver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme
har man i Almindelighed
hidtil ikke haft megen Viden-
skab. Det er et Faktum, at
nervøse Sygdomme hos Mænd
i enhver Alder og i alle Livs-
stillinger ofte forekomme.
Aarsagerne hertil ere meget
forskellige, og de beskrives
fuldstændig i en Bog paa 100
Sider, som udgives af State
Medical Institute, Fort Wayne,
Ind. N. Amerika. Bogen sendes
frit til enhver, som anmoder
herom. Denne Bog er vel
værd at gennemgaa, idet den
indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvis-
ninger for svage Mænd. Op-
giv Deres Navn og Adresse
til State Medical Institute
Nr. 376, Elektro Building,
Fort Wayne, Ind. N. Amerika,
og de sender Dem Bogen paa
dansk, omsorgsfuldt forseglet.
Lidende anmodes ufortøvet
at skrive.

P. Jørgensen,
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i
fjerdg. af 25 og i kassar
af 10 og 5 Kilogr. offereres.
Priskurant og prøver sendes
på begäran.
Halmstads Beck-, Rafina-
deri- och Taktjärefabrik.

== Olietøj, ==

bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Alphas.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.
Christoffersen & Larsen.
Udfører alle Reparationer paa
Skibe og Maskiner
hurtigt og solidt.

Største Forretning
i udenlandsk
Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.
Kulørte Lampions og Lys-Balloner.
Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telef. 19583.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's
Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,
udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 2. Januar 1902. — Voldgiftskomite. — Det bornholmske Nødhavnespørgsmaal. — Literatur. Ballastning af moderne Lastdampere. — Svendborg Havn. — Fragtmarkedet. — Personalia. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 2.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Januar 1902.

9. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

Telefon Nr.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

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

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

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

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Gothersgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

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.)

Forlang altid

Otto Monsted's
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.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i
fjerdg. af 25 og i kassar
af 10 og 5 Kilogr. offereres.
Priskurant og prøver sendes
på begäran.

Halmstads Beck-, Rafina-
deri- och Taktjärefabrik.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrers Skibrestavratorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Telefon 5047.



Prøv!

A. Formann's

Leverpostej

I Daaser med Nøgle

Anerkendt bedste Fa-

brikat i Norden, højeste Udmærkelse i Stockholm 1897. Særlig
fabrikeret for Skibe, med ubegrænset Tid for Holdbarhed.

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger i
Danmark.

A. Formann.

Kattesundet 14.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhage, og paa trykt selve Om-
slagspapiret.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber

og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

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

Kjøbenhavn, d. 9. Januar 1902.

Andetsteds i nærværende Nummer af Bladet vil man finde optaget Meddelelser om de af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i disse Dage foretagne Skridt for dels at tilvejebringe en lovordnet Ulykkesforsikring for danske Søfolk, dels at afværge, at de kommende ny Skattelove lægger for svære Byrder paa vor Skibsfart. Disse Skridt fra Fællesrepræsentationens Side fortjener stor Opmærksomhed i alle danske Søfartskredse, idet de med al Tydelighed viser, at Repræsentationen i Gerningen fastholder den Stilling, som dens Program anviser den, nemlig at være et fælles Organ for de Interesser, der findes indenfor den danske Skibsfart. Repræsentationen hviler jo paa et meget bredt Grundlag, idet den bestaar af Repræsentanter for næsten alle Klasser indenfor Sømandsstanden: Dampskibsredere, Sejlskibsredere, Skibsførere og Styrmand, Maskinmestre og Sømænd. Det har ganske sikkert stor Betydning, at disse forskelligartede Interesser i fuld Enighed har samlet sig om Kravet om en lovordnet Ulykkesforsikring, og der kan ingen Tvivl være om, at Regeringen vil tillægge det den største Vægt, at der nu foreligger en saadan fælles Opfordring til den fra de ledende Søfartsforeningers Side. Som det tidligere er udviklet her i Bladet, er Løsningen af dette Spørgsmaal, paa Grund af Skibsfartens i saa mange Retninger ejendommelige Forhold, forbundet med ikke ringe Vanskeligheder, saaledes at der antagelig maa gaa et ret omfattende Arbejde forud for et Lovforslags Fremkomst. Men naturligvis vil disse Vanskeligheder kunne overvindes, og det vil være en Betyggelse, naar Regeringen her benytter Repræsentationens Medarbejde for at opnaa en til alle Sider tilfredsstillende Løsning af Spørgsmaalet. Det Skridt, der af Repræsentationen nu er foretaget, er da forhaabentlig Indledningen til et Arbejde, der vil føre til, at danske søfarende sikres mod de økonomiske Følger af Ulykkestilfælde og derved kommer til at nyde godt af en Lovgivning, som i andre, næppe farligere Erhverv allerede i nogle Aar har vist saa gode Resultater.

Selv om det selvfølgelig nærmest er Rederierne, hvis Interesser berøres af de ny Skattelove, er dog alle, der er knyttede til vor Skibsfart, interesserede i, at dennes Konkurrenceevne ikke svækkes, og det bør derfor møde almindelig Anerkendelse, at Fællesrepræsentationen søger at udvirke, baade at Byrderne, de ny Love vil paalægge Skibsfarten, bliver saa lette som muligt, og at der ikke i Lovene optages Bestemmelser, hvis Fortolkning i Praksis vil volde for mange Vanskeligheder. Det har saa mange Gange vist sig, hvilken stor Betydning det har, at Lovgivningsmagts Opmærksomhed i Tide henledes paa de Virkninger, som de Forslag, den behandler, vil have for de enkelte Næringsveje, og den vil forhaabentlig, naar Skattelovforslagenes Behandling nu fortsættes, i hvert Fald i det væsentlige erkende Berettigelsen af de Indvendinger, der fra Repræsentationens Side er fremførte imod dem.

Vi har villet gøre opmærksom paa disse to, omtrent samtidig af Repræsentationen foretagne Skridt, fordi de synes godt at illustrere dens Program: til den ene Side at skabe vor Skibsfart en saa gunstig Stilling som mulig, til den anden at gaa i Spidsen for et Reformarbejde, der kan bidrage til gode og trygge Vilkaar for dem, der arbejder i Skibsfartens Tjeneste.

Forhandlingen mellem Dampskibsrederi-Foreningen og Søfyrbødernes Forbund har desværre hurtigt resulteret i en Konflikt. Efter at Rederi-Foreningen havde fremsat Forslag til en ny Overenskomst mellem de to Organisationer, opstillede Forbundet sine Modforslag; i disse gjorde det bl. a. Krav paa en 8 Timers Arbejdsdag og paa en Forhøjelse af Maanedshyren fra 60 Kr. til 70 Kr. Dette førte til, at Rederne

afbrød Forhandlingerne og fastsatte et Reglement, indeholdende Forhyringsregler for Søfyrbødere, og som straks traadte i Kraft. I dette fastsættes, at for Dampskibe i udenrigsk Fart, som paa Rejsen anløber dansk Havn eller Red, kan Afmønstringen finde Sted med mindst 24 Timers Varsel fra begge Sider, forinden Skibets Afgang fra sidste udenlandske Havn; for Dampskibe i indenrigsk Fart sker Afmønstringen med 48 Timers Varsel. Lønningen er vedblivende 60 Kr. maanedlig, undtagen for ny antagne Folk, der i det første Aar lønnes med 45 Kr. maanedlig. Endelig fastsættes, at Fyrbødere, der er Medlemmer af Søfyrbødernes Forbund, skal være villige til at arbejde sammen med Folk udenfor Forbundet, og at den Mand, der som Følge af Nydelse af Spiritus ikke kan eller vil udføre det ham paalagte Arbejde, straks kan afskediges. Dette førte til, at Søfyrbødernes Forbund erklærede Blokade overfor Rederiforeningens Skibe, saaledes at dets Medlemmer kun maa mønstre efter den gamle Overenskomst eller efter Søløven. Endnu har Blokaden dog ingen væsentligere Følger haft, og overfor et nyt Forslag fra Fyrbødernes Side har Dampskibsrederi-Foreningen fastholdt, at Forhyring maa ske efter det af den udstedte Reglement.

Saaledes har Stridens Gang været i den forløbne Uge. Det antages, at Forhandlinger om dens Bilæggelse maa komme i Gang, og det er derfor næppe betimeligt nu at udtale sig om dens Aarsager. Dampskibsrederi-Foreningen er Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen, Søfyrbødernes Forbund af De samvirkende Fagforbund. Formodentlig maa da disse to Organisationer tage Sagen i deres Haand. Det havde maaske været heldigere, om det kunde være sket inden Konfliktens Udbrud.

En Voldgift for Søtrafik er oprettet her i Byen. Den er foranlediget ved de hyppigt opstaaende Stridigheder mellem Redere og Købmænd, og den vil, foruden at dømme i saadanne, faa den Opgave at udarbejde Regler for Ladning, Losning etc. og her igennem danne customs of the port for Kjøbenhavns Havn. Voldgiftsudvalget bestaar af 5 Medlemmer, nemlig 2 valgte af Dampskibsrederi-Foreningen, 2 af Grosserer-Societetets Komite og 1 Jurist, der vælges af ovennævnte fire Medlemmer ved Flertal og under endelig Sanktion af de ovennævnte to Foreninger. Valgene gælder for 1 Aar. Der vælges desuden en Næstformand og 6 Suppleanter. I enhver foreliggende Sag skal, foruden Formanden, votere et lige stort Antal af de af Grosserer-Societetets Komite og Dampskibsrederi-Foreningen valgte Medlemmer. Ingen Tvist antages til Paakendelse, med mindre begge Parter forud skriftlig har forpligtet sig til at underkaste sig Udvalgets Kændelse. For Kændelserne erlægges et Beløb af fra 50 Kr. til 200 Kr.; det fastsættes i hvert enkelt Tilfælde af Udvalget.

Til Voldgiftens Formand for 1902 er valgt Kriminalretsassessor Tybjerg, til Næstformand Cand. jur. J. A. Grundtvig, til Medlemmer Skibsredere Martin Carl og D. Torm og Grossererne Th. Colding og Erik Stokkebye.

Fra Indenrigsministeriet er under 25. November f. A. udgaet Bekendtgørelse om ny Regler for den i Sønæringsloven omhandlede Synsprøve. De adskiller sig dog kun paa følgende Punkter fra de hidtil gældende Regler, der var fastsatte under 22. April 1893. I § 1 bestemmes, at det Apparat, ved hvilket Farvesansen prøves, skal være Korpslæge Norries Apparat i Stedet for, som hidtil, Graefes Fotometerlygte, og der fastsættes Regler for den, der foretager Undersøgelsen. Den undersøgte skal svare hurtigt og angive bestemt,

om der vises ham rødt, grønt eller klart uden Hensyn til Lysstyrken. Hvis flere skal undersøges, maa kun en af dem ad Gangen være til Stede i Lokalet. I § 2 fordres det, at Lægen for at være berettiget til at give Attest for bestaaet Prøve, skal have skaffet sig Vished for ikke selv at være farveblind.

Vi finder i „Fairplay“ følgende lille Julebetragtning: Det er bekendt, at der ikke paa nogen Tid af Aaret opdages saa mange usødygtige Skibe som paa Juleaften. Atter og atter har det gentaget sig, at Mandskabet paa denne Aften nægter at gaa om Bord, fordi Skibet, som de paastaar, er usødygtigt. Den eneste Forklaring, vi kan finde herpaa, er at Folkene ønsker at tilbringe deres Jul i Land, og for at stille Sagen i det rette Lys, bør „Usødygtigheden“ overføres fra Skibene til Folkene, der senere gladelig gaar om Bord igen og føler sig sikrere i Skibene, end de vilde være i Londons Gader med en Politibetjent i Farvandet. Dersom denne Forklaring ikke er rigtig, vil maaske en eller anden af „Board of Trades“ Avtoriteter berigtige den.

Paa et af den tyske Skibsfører-Forening for nylig i Hamburg afholdt Møde anbefaledes det at kalde den fjerde Mast paa at femmastet, fuldrigget Sejlskib Laeisz-Masten, idet Firmaet Laeisz var det første, der havde ladet bygge et Skib af denne Type, og man hidtil ikke har haft nogen teknisk Benævnelse for den fjerde Mast.

I „Norg. Sjøft.“ skriver en Dampskibsfører:

Nu om Vinteren er man ofte udsat for, at Dampfløjten fryser, og om Bord i de fleste „Tramps“ er det næsten umuligt at give de reglementerede 1, 2 eller 3 korte Stød, da der medgaar flere Sekunder, før man faar blæst Vandet ud af Damprøret. Dette kan der rettes paa ved en ganske ubetydelig Bekostning.

Man borttager nemlig alle opadgaaende Bøjninger af Damprøret, saa den kondenserede Damp kan gaa tilbage paa Kedlerne, den allermindeste Bøjning i Røret opover er nok til at hindre dette. Hvis de borttages, vil der stadig staa frisk Damp i Røret, og Fløjten vil aldrig kunne fryse og til alle Tider være klar til at give korte, skarpe Stød. At ikke Dampfløjten til alle Tider er klar til Brug, har jeg set mange Eksempler paa.

Agent, Skibsreder Niels Petersen.

Med Agent N. Petersen, der i Fredags afgik ved Døden i sit Hjem i Marstal, er en af de mest kendte danske Skibsredere gaaet bort. Ikke alene som Leder af et af de største Rederier udenfor Kjøbenhavn, men nok saa meget paa Grund af sin mangeaarige Deltagelse i det offentlige Liv var den Afdøde kendt i vide Kredse, baade i Danmark, Norge og Sverrig.

Agent Petersen var født i Svendborg i 1838 og blev saaledes 63 Aar gammel. Som ungt Menneske gik han i Sejlmagerlære, og efter at være udlært, farede han i nogle Aar til Søs. Han nedsatte sig derefter, for nogle og tredive Aar siden, som Sejlmagermester i Marstal og hans private Virksomhed har siden da stedse været knyttet til denne udprægede Sømandsby.

Med stor Flid og Dygtighed drev han sin Forretning op, saaledes at hans økonomiske Stilling blev stedse bedre. Han var i Besiddelse af betydelig Foretagsomhed, og i hine Aar, da det var gyldne Tider for Sejlskibene, begyndte han med afgjort Held sin Rederivirksomhed. Uden Tvivl har han ledet denne med stor Dygtighed; ved sin Død var han korresponderende Reder for 23 af Marstals Skibe. Og det var ikke alene i de gode Aar, at han drev sin omfattende Rederivirksomhed med smukke Resultater. Ogsaa i de Aar, da Tiderne var ugunstige for Sejlskibene, forstod han at lede sin Bedrift saa sikkert og saa økonomisk, at Resultaterne var overraskende gode. Agent Petersen

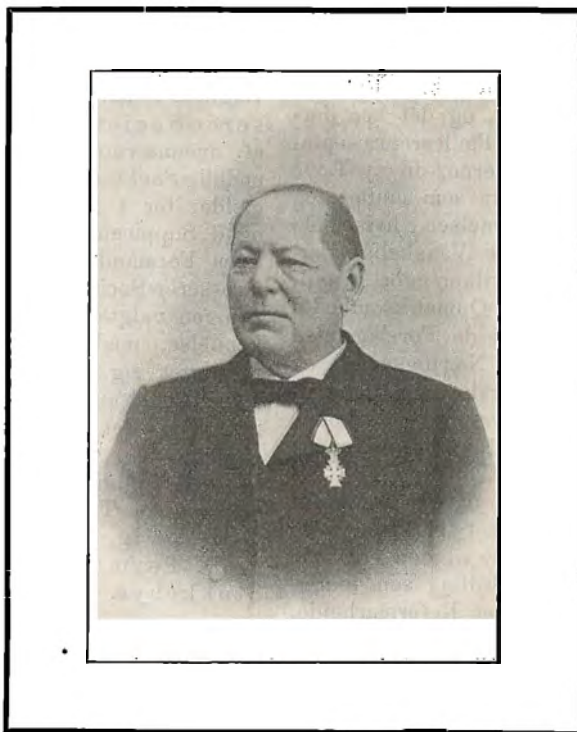
sad i det hele inde med nogle af de Egenskaber, der er mest karakteristiske for vor Skibsrederstand i Provinserne: en fast og ensartet Forretningsledelse og en gennemført Økonomi — i gode som i daarlige Tider. Og han

blev ikke staaende ved de en Gang vundne Resultater. Endnu i sine sidste Leveaar arbejdede han ivrigt for ny Rederiers Oprettelse.

I det offentlige Liv i sin Hjemstavns har Agent Petersen været en interesseret Deltager, og han har her udøvet stor Indflydelse; i de senere Aar var han kongevalgt Formand for Marstal Kommunalbestyrelse. Hans varme Interesse for Skibsfarten førte ham naturligt til at deltage i Arbejdet i dennes Organisationer. I en Aarrække har den Afdøde været Medlem af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse, og i Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har han haft Sæde fra Foreningens Oprettelse i 1897 og indtil sin Død, ligesom han var ivrigt medvirkende ved Foreningens Oprettelse. Han har fremdeles været Medlem af Bestyrelsen for Søassuranceforeningen Ærø og han

var Medlem af den af Regeringen i Fjor nedsatte Kommission til Lodsvesenets Reformering.

Efterretningen om Agent Petersens Død vil modtages med megen Beklagelse af hans mange Venner i Ind- og Udland. Den danske Skibsrederstand har i ham mistet et dygtigt og anset Medlem.



De vigtigste maritime Begivenheder i Udlandet i Aaret 1901.

I Foraaret gik Leyland-Linjens Skibe over fra engelske til amerikanske Hænder. Dette Køb frembragte naturligvis stor Bevægelse i England, thi det drejede sig om 65 Dampere paa tilsammen 321,000 Tons, der gik fra engelsk til amerikansk Flag næsten samtidig med, at Tyskerne købte Scottish Oriental Steamship Co. og Holt Line. Fra amerikansk Side hævdedes Købet som en Nødvendighed; Amerikanerne maatte stræbe hen til i Fremtiden at eksportere deres Varer og Produkter under eget Flag, og de maatte se at faa Lovet til Beskyttelse af den amerikanske Handel vedtaget, for at denne kunde komme til at indtage det Standpunkt i Verdenshandelen, som den havde i Tredserne.

Kort efter dette store Salg solgte England i Maj Maaned Atlas Linjens 7 Dampere, der besørgede Trafiken mellem New York og Vestindien, til Tyskerne for 18 Millioner Kr., hvilken Transaktion ikke behagede Amerikanerne, der kun tænker paa at tage hele Kystfarten paa Antillerne for sig alene. Samtidig solgte Wilson Linjen 3 af sine hurtigste Dampere til Riga, men til dette Salg maa Grunden nærmest søges i forskellige ny russiske Lovbestemmelser, der fordrer russisk Flag, hvis disse Dampere skal fortsætte deres hidtidige Fart.

I Juni vedtog det engelske Parlament, at der for hver Ton Kul, der udføres fra England, skal betales 1 Shilling, hvilket foraarsagede stor Uro hos mange Englændere, som frygtede for den amerikanske og tyske Konkurrence; maaske var denne Frygt heller ikke uden Grund, naar man ser hen til den solide Position, som de amerikanske Pocahontas Kul efterhaanden har vidst at skaffe sig. Disse Kul bruges nu ikke alene i den amerikanske Marine, men tillige af de store engelske Selskaber Cunard og White Star. Den store hamburgske Paket Deutschland brænder kun tyske Kul. Den franske Flaade brænder kun meget lidt engelske Kul; Tysklands og Ruslands Flaader anvender egne Kulsorter, medens Italienerne forsøger med amerikanske Kul.

Ogsaa i Middelhavet vinder de amerikanske Kul mere og mere Indpas; i Juni kom saaledes to Dampere til Marseille med amerikanske Kul, hvorved der ialt i Aarets første Halvdel blev indført 40,000 Tons Kul fra Amerika eller lige saa meget, som Halvdelen af den engelske Import.

En tredje uheldig Omstændighed for England er, at Søfolkene stadig forsvinder til Amerika, hvor der bydes dem bedre Betingelser; de klager over, at det især er Kosten i de engelske Skibe, som driver dem bort fra England. Efterhaanden som Udviklingen gaar i Retning af større og større Dampere med relativ ringere Besætning, bliver der ogsaa forholdsvis mindre og mindre Brug for Matroser; der findes saaledes i „Deutschland“ kun 40 Matroser af en Besætning paa ialt 547 Mand; Resten er til Maskinens og Passagerernes Betjening.

Den moderne Skibsfart og Handel viser afgjort Tendens til at centralisere Besiddelsen af Dampene. Man ser det tydeligst af, at de 30 største Dampskibsselskaber raader over 5,616,074 Dampertons, hvilket er $\frac{1}{4}$ af Verdens samlede Dampertonnage: 22,369,358 Tons. De ti største Dampskibsselskaber er nu:

Hamburg—Amerika Linjen	104 Skibe med 515,628 T.
Nordtyske Lloyd	105 — — 470,200 —
British India Steamship Co.	57 — — 297,657 —
Elder, Dempster Co.	38 — — 287,159 —
Messagerie Maritimes	62 — — 242,680 —
Union Castle Mail Steamship Co.	38 — — 215,556 —
Nippon Yusen Kaischa	69 — — 208,238 —
White Star	24 — — 195,719 —
International Navigation Co.	24 — — 179,545 —

Af de øvrige større Dampskibsselskaber er 14 engelske, 2 tyske og 1 af østerrigsk, italiensk, fransk og dansk Nationalitet.

Med fremmede Værfter faar de engelske en stadig haardere Konkurrence at bestaa, og aldrig nogensinde før er der bygget saa meget udenfor England som i 1901. I Spidsen gaar Nordamerika med 64 Skibe og 232,520 Tons, derefter kommer Tyskland med 180,330 Tons og Frankrig med 50 Skibe med 145,320 Tons, samt alle andre Stater c. 150,000 Tons. I Anledning af den stærke Tilvækst i tysk Skibsbyggeri maa man ogsaa erindre, at der nu findes 20 store Værfter i Tyskland.

Samtidig med at Tyskland har udvidet og forbedret Hamburgs Havn, har Englænderne haft deres Opmærksomhed henvendt paa Dover Havn, der i de sidste Aar er bleven omdannet til Krigshavn og til Tilflugtshavn for Handelsskibe. Uhyre Summer er bekostet paa de lange Moler, der strækker sig langt ud i Søen, og som skulde gøre Stedet til den Fremtids Havn, man mener at kunne faa ud deraf. En Deputation af Dover Havne- raad mødte endog frem hos Kejser Wilhelm for at faa hans Støtte til, at tyske Paketter paa deres Vej til Amerika anløber Dover, og efter Forhandlinger med Direktørerne for Nordtyske Lloyd og Hamburg—Amerika Selskabet har Dover Haab om, at dens Ønske bliver opfyldt. Imidlertid er det et Spørgsmaal, om For- delen for Dover ved at tyske Skibe anløber Havnen kan veje op mod den sikkert haarde Konkurrence, som de tyske Skibe derved foraarsager de engelske Linjer fra London og Liverpool.

Det allersidste Køb i det gamle Aar foregik, da Amerikanerne i December købte alle Shell Linjens Skibe for over 200 Mill. Kr. Shell Linjen ejede 38, for Størstedelen store Dampere til Transport af Petroleum; at dette Køb har sat Sindene stærkt i Bevægelse i England er ganske naturligt; Skridt for Skridt trænger jo Tyskland og Amerika sig ind i Englands maritime og industrielle Foretagender, men at 1901 skulde ende med et saadan Kæmpeskridt fra Amerikas Side, kom vistnok de fleste i de forenede Kongeriger uventet.

Paa snart alle Have mærker Englænderne den voksende tyske Konkurrence. I de østasiatiske Farvande forøges den tyske Tonnage stadigt og hurtigt paa Bekostning af den engelske Tonnage. Scottish Oriental Steamship Co.'s Skibe, der besørgede Trafiken mellem Bangkok, Bombay og de kinesiske Havne, og Holt Line, hvis Dampere løb mellem Bangkok og Singapore, købtes af Tyskerne. Som Følge heraf gik den engelske Tonnage i Bangkok fra 357,000 Tons i 1898 ned til 272,000 Tons i 1899, altsaa en Formindskelse paa 85,000 Tons.

Noget lignende viser sig ogsaa i de statistiske Op- gørelser for Skibenes Passage gennem Suez-Kanalen. Det engelske Flag er gaaet ned fra 67% til 58% af den samlede Tonnage, medens næsten alle andre Nationer viser nogen Fremgang. Tyskland er gaaet op fra 10 til 15%, Frankrig fra 6 til 7.7%, Holland fra 4.2 til 5.7%, Østrig fra 2.7 til 3.5% og Rusland fra 1.7 til 3.2%.

(Sluttet.)

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Ulykkesforsikrings-Spørgsmaalet. Skattelovene.

Paa given Foranledning har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart paa et d. 18. December

f. A. afholdt Møde forhandlet om, hvorvidt det er ønskeligt, at der ved Lov tilvejebringes en Ulykkesforsikring for danske Søfolk. Samtlige i Repræsentationen indtraadte Foreninger sympatiserer med Tanken herom, og efter at det var vedtaget at rette en Henvendelse til Indenrigsministeriet om denne Sag, har Repræsentationen under 27. f. M. forelagt den for Ministeriet, idet den har henstillet til dette, at der, saafremt Ministeriet er stemt for Sagens Fremme, gives Repræsentationen Lejlighed til at deltage i det Arbejde, der maa gaa forud for et Lovforslags Forelæggelse, for derved at kunne medvirke til en saa vidt mulig praktisk Løsning af Spørgsmaalet.

Under 8. ds. har Repræsentationen dernæst rettet en Henvendelse til Regeringen og Rigsdagen i Anledning af de i Folkethinget forelagte Skattelovforslag. Den udtaler i denne Henvendelse sin Tak til Regeringen for de Hensyn, der i Forslagene er taget til de af Repræsentationen i Fjor fremsatte Ønsker, men udtaler sig vedblivende for, at Skibsfartens Aktieselskaber paa Grund af den Særstilling, de indtager, enten slet ikke beskattes eller kun beskattes af den Indtægt, der udelukkende hidrører fra Virksomhed i Indlandet. Overfor Forslaget om at paalægge Aktieselskaber Skat til Staten udtaler Repræsentationen, at det synes uretfærdigt gennem en saadan Skat, der formentlig vanskelig kan begrundes, at lægge en ny Byrde paa vor Skibsfart, der, for Tiden under særdeles vanskelige Forhold, maa konkurrere med Lande, der stærkt begunstiger deres Skibsfart ved at lette dens Byrder og ved direkte at understøtte den, og Repræsentationen udtaler derfor Haabet om, at man under Forslagets Behandling i Rigsdagen maa komme til en Ordning, hvorved det opgives at paalægge Skibsfartens Aktieselskaber Skat til Staten. Repræsentationen gør derhos, med Hensyn til Bestemmelsen i Forslaget om Formue- og Indkomstskat til Staten om, at naar „en vis Del“ af et Aktieselskabs Bruttoindtægt hidrører fra Virksomhed i Udlandet, bortfalder Skattepligten for en forholdsvis tilsvarende Del af Nettoindtægten, og til en noget lignende Bestemmelse i Lovforslaget om den kommunale Beskatning, opmærksom paa, at saadanne Bestemmelser vil kunne have den Virkning, at Aktieselskaber, der driver Skibsfart, saa vidt muligt undgaar at lade deres Skibe komme til Danmark, hvilket i mange Henseender vilde være et ikke ringe Tab for Landet, samt at Fortolkningen heraf vil give Anledning til mange Vanskeligheder. Det vil derfor formentlig være nødvendigt gennem de Regler, der vil være at udfærdige til først nævnte Lovs rette Forstaaelse, nærmere at fastslaa Fortolkningen af denne Bestemmelse i Forslaget, og Repræsentationen henstiller, at der gives den Lejlighed til at medvirke ved Udfærdigelsen af saadanne Regler, for at de kunne blive saa praktiske og saa lidt generende som muligt. Sluttelig henstiller Repræsentationen til Overvejelse, om der ikke — henset til, at de Aktieselskaber, der driver Søfart, i langt ringere Grad end andre Aktieselskaber og meget ofte slet ikke kunne faa Del i de kommunale Goder — vilde være Anledning til, hvis Skatten til Kommunen ikke helt kan bortfalde, da kun at beskatte den Del af Indtægten, der hidrører fra Virksomhed i Indlandet, eller ogsaa fastsætte saadanne Selskabers Skat til Kommunen efter en lignende Regel som foreslaaet for deres Beskatning til Staten, saaledes at man fritager en til den i Udlandet fortjente Del af Bruttoindtægten svarende Del af Nettoindtægten.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke forbedret Situationen paa Fragtmarkedet, som stadig er stille næsten hele Verden over. Der var et Tilløb til en Bedring i Fragterne fra Sydamerika, hvorfra Begæret imidlertid hurtigt tog af igen, og den eneste anden Kant, hvorfra der ogsaa har været nogen Efterspørgsel, er Østen, men der er kun effektueret forholdsvis faa Befragtninger, da Rederne forlangte højere Rater end Befragterne vilde betale. I England og Wales begynder der at indtræde en Lysning i Afskibningsforholdene, og der sluttes nu ret livligt igen, til Dels til højere Rater. Dette siger imidlertid ikke meget, da de Fragter, som nu er de gangbare, dog langt fra er lønnende, hvilket vil ses af Befragtninger som 5/ à 5/3 fra Cardiff til Alexandria, Port Said eller Konstantinopel, 9/ til Bombay, 9/9 La Plata. Tilmed kan Hjemfragterne i mange Tilfælde slet ikke veje op for de usle Udfragter, hvoraf Følgen er, at en Rundrejse som oftest resulterer i et større eller mindre Tab. At der ikke lægges langt mere Tonnage op, naar Tiderne er saa daarligere, er næsten ufatteligt. Her hjemme har vi nu Fyrbøderkonflikten, som, medens disse Linjer skrives, ingen véd hvorledes vil ende, men forhaabentlig vil Rederne og Fyrbøderforbundet snart komme overens, hvilket kun kan være i begge Parters Interesse. Skulde det komme til Kamp paa Kniven, bliver det sikkert en haard Tid, som Fyrbøderne gaar i Møde, thi med Undtagelse af Rutebaadene og ganske enkelte andre Dampere af dem, som besejler danske Havne, har det ikke meget at betyde, om Dampskibene ligger stille eller om de sejler, eftersom der oftere sættes Penge til end der tjenes ved at sejle for de nuværende Fragter. Vi haaber derfor, at Konflikten snart maa blive ordnet paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade.

Det østlige Marked møder op med en Del flere Laster, og fra Bombay bydes pr. Januar/Februar 15/3 à 15/9 til udsøgt Havn, medens Kurrachee har sluttet til 16/3. Risfragterne er en Smule højere, idet der sidst er betalt 22/ O. C., endvidere 31/3 til Rio Janeiro, 32/6 Santos. Kulfragterne er uforandrede paa Basis af 3 Rupees fra Calcutta til Madras.

Sortehavet har fragtet mindre livligt i den forløbne Uge som Følge af en Disput mellem Rederne og Befragterne om et nyt „berth“-Konnossement, idet sidst nævnte ikke vil have det ny indført, men holder paa det gamle af 1890. Der tilbydes dem ogsaa Dampere paa Basis af sidst nævnte, om end ikke mange. Fra Odessa er der sluttet yderst lidt; der er sidst betalt 9/9 til Hamburg for en Januar Baad. Fra Sulina og Kustendje har der derimod været en Del Befragtninger, paa Basis af 10/ à 10/6 N. C. for Januar Tonnage. Donauen er ganske forretningsløs, da Is nu hvert Øjeblik kan lægge Floden til.

Middelhavet er uforandret flovt og har ikke meget at byde paa. For Fosfat noteres 10/3 fra Sfax til Stettin, 8/9 til London, og fra Bona 7/ til Leith, 7/9 Maryport. Ertsfragterne er lave; der betales 9/3 Ergasteria/Antwerpen, 6/3 à 6/6 Elba/Glasgow, 7/10¹/₂ Parman/Maryport, 7/6 Huelva/Manchester, 9/9 Huelva/Philadelphia eller Baltimore, alt med „free dispatch“. Alexandria stille; pr. Januar, Februar eller Marts er der sluttet til 8/6 Bristol Kanalen, 9/ anden direkte engelsk Havn, 10/ for Ordre.

Amerika viser meget lidt Liv, og Raterne er utilfredsstillende, i mange Tilfælde endog lavere end for en à to Uger siden. Kornlaster fattes ganske, og for Bomuld er der kun liden Lyst til at fragte, hvilket har bevirket en Tilbagegang i Raterne. Fra Savannah til Liverpool eller Manchester er der pr. Januar sidst sluttet til 23/9, hvilket er c. 1 Shilling lavere. For Tømmer fra Golfen er der lidt Begær efter prompte Baade, som kan opnaa 83/9 à 85/ til Kontinentet (H. H.), hvilket ogsaa

viser en Nedgang. Der noteres for Fosfat fra Ferdinandina 10/6 til Antwerpen, 11/ Ghent, 14/ Stettin. Kulfragter er knappe paa Basis af 9/ à 9/3 fra Philadelphia til Genua. For Deals fra Kanada gøres der meget lidt; fra god Havn til Englands Vestkyst noteres 41/3 pr. Februar/Marts. For konsekutive Rejser, begyndende pr. Maj/Juni, noteres 37/6 fra St. John til udsøgt engelsk Vestkysthavn. Argentina Markedet er roligt, men ret fast. I Ugens Løb er der effektueret en Del Befragtninger pr. Januar og Februar til 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. og til 16/ fra Bahia Blanca. Fra Buenos Ayres er betalt 14/9 til udsøgt Havn pr. Januar.

Østersøen har utrolig lidt at byde paa, og for Ruslands Vedkommende gør de russiske Julehelligdage det endnu vanskeligere at faa Forretninger i Stand. Fra Riga er kun meget lidt Last, og Noteringerne er til Dels nominelle. Der noteres til London 10¹/₂ d. Havrebasis, 23/ D/B. Antwerpen, 10¹/₂ d. for Korn og Frs. 25 D/B. Dunkirk eller Ghent, 10¹/₂ d. à 1/ Korn, Frs. 19 Hør, Frs. 24 D/B. Vejret har hidtil været temmelig mildt, men indtræder der først Frost, kan Riga snart blive utilgængelig. Reval byder intet, og Libau er igen lavere paa Basis af 9 à 9³/₄ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Fra Königsberg noteres uforandret 1/3 Hvedebasis til London, Hull, Rotterdam eller Antwerpen. Pr. f. o. w. er der sluttet til 21/ D/B. fra Norrkøping til Hull.

Kulfragter, især til Østersøen, offereres yderst sparsomt fra Østkysten, hvorimod Wales er ret aktiv. Fra Tyne er sidst betalt 4/9 til Genua, 6/ Barcelona, 5/ Alexandria. Cardiff er som Følge af den livligere Efter-spørgsel fastere og har for Havne som Genua, Port Said, Alexandria etc. en Stigning af fra 3 til 6 d. at opvise. De sidste Afslutninger fra Cardiff var som følger: 4/3 Aarhus, 4/6 Korsør eller Kjøbenhavn, 5/ Gibraltar, 5/3 à 5/6 Genua, 5/3 Alexandria, 9/ Bombay, 9/9 River Plate, 10/3 Rio Janeiro.

Personalia.

Direktor for Flensborg Skibsværft, Hr. Th. Bredsdorff, fejrede d. 2. ds. sit 25-aarige Jubilæum i nævnte Stilling. Den ubetingede Ros, som de fra Værftet udgaaede Skibe har været Genstand for, er et talende Vidnesbyrd om Direktørens Dygtighed. Han nyder almindelig Anseelse i Ind- og Udland som en udmærket Repræsentant for Skibsbygnings-Industrien, ligesom Værftets gode Udvikling væsentlig skyldes ham.

Ugens Havarier.

Hesselø, Dpsk. af Kjøbenhavn, der i sin Tid strandede ved Viken, maa nu betragtes som Vrag. Størsteparten af Ladningen er bjærget.

Milo, Dpsk. af Hull, er den 27. Decbr., paa Rejsen fra Norrkøping til Hjemstedet med Stykgods, strandet paa Nordre Røse. Svitzers assisterer. Skibet er fuldt af Vand.

Sophie, 3-m. Skonnert af Ærøskjøbing, kom d. 30. Decbr. paa Rejsen fra Dysart til Svendborg i Taage paa Grund ved Læsø. Med Assistance af Svitzers og Læsø Bjærgere kom Skibet flot, efter at have kastet c. 100 Tdr. Kul af Lasten over Bord. Sophie blev indslæbt til Frederikshavn. 2000 Kr. i Bjærgløn. Ubeskadedt og fortsat Rejsen

Christen Jensen, Skonnert af Faxe, kom d. 28. Decbr. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Aabenraa med Bomuldsfrø-kager paa Grund ved Vejro. Flot med Assistance og indkommet til Korsør tæt.

Fanija, Skonnert af Riga, har paa Rejsen fra Libau til Falkenberg med Klid d. 1. ds. mistet begge sine Ankre udfor Skodsborg. Bugserbaaden Bien bragte Skibet ind til Helsingør. En Mand af Besætningen er død paa Rejsen.

Hilma, Galease af Stryn, er d. 4. ds. paa Rejsen fra Frihavnen med Majs grundstødt paa Prøvestenen.

Florida, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom 2. Jan. paa Rejsen fra Neufahrwasser til New York paa Grund i Kajsers Wilhelms Kanal. Flot og indkommet til Brunsbüttel for Dykkerundersøgelse.

Bremen, Dpsk. af Frederikstad, kom 30. Decbr. paa Rejsen fra Warkworth til Masnedsund med Kul paa Grund i Omøund. Flot og ankommet til Bestemmelsesstedet.

Korsør, Dampfærge, har 29. Decbr. været paa Grund ved Slipshavn. Flot og ubeskadedt

Kaj, Dpsk. af Kjøbenhavn, ank. 27. Decbr. til Terneuzen efter en haard Rejse fra Riga. En Del oven Bords Skade, nogen Dækslast skylledes over Bord og noget Vand trængte ned til Lasten, bestaaende af Korn og Hør.

Stjerneborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er 30. Decbr. indkommet til Cardiff med Skade paa Styrbords Boug.

Skanderborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund i Parana Floden. Skibet er kommet flot og kompletteret Ladningen i Ramalo, bestemt til San Nicolas.

Martha, Skonnert af Marstal, er strandet ved Saffi. Besætningen er bjærget.

Fritz Emil, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Leith til Vejle med Kul maattet returnere til Leith. Skibet blev c. 60 Sømil udfor Norges Kyst overfaldet af en Storm, der knuste Skibsbaad og Bolværk samt beskadigede Rigning etc.

Ritzaus Bureau har udsendt følgende: „Fra Tanger telegraferes: I Følge Efterretning fra Saffi er det danske Barkskib Martha af Fanø totalt forlist ved Saffi d. 17. Decbr. Barken var ballastet. Alle om Bord værende reddedes“. Da dette Telegram er gaaet rundt i alle Landets Blade, har on af vore Medarbejdere forespurgt den korresponderende Reder paa Fanø om Sagen og faaet det Svar, at Martha af Fanø ligger i Rio Janeiro, hvortil det ankom d. 23. Decbr. Vi er anmodet om at oplyse, at det ovennævnte Telegram altsaa er urigtigt. (Se ovf. om „Martha“ af Marstal.)

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Christiania 31. Decbr., best. til New York. — Leopold II, Lepper, afgik fra Antwerpen 8. Januar, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Ørum, afgik fra New York 24. Decbr., best. til Christiania og Kbhvn. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 1. Januar, best. til Kbhvn. og Christiania. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til New York. — Dourou, Mortensen, afgik fra Memel 2. Januar, best. til Oporto. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 7. Januar, best. til Dunkirk.

Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Kbhvn. 5. Januar, best. til Antwerpen. — Antwerpen, Andreassen, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Decbr., best. til New York. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, afgik fra Riga 6. Januar, best. til Antwerpen. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Valencia 4. Januar. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 5. Januar, best. til Kbhvn. — Dagmar, Gade, afgik fra Bona 30. Decbr., best. til Aberdeen. — Florida, Koch, afgik fra Dartmouth 6. Januar, best. til Philadelphia. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 3. Januar, best. til Hull. — Georg, Buhr, ankom til Libau 6. Januar. — Georgios I, Schibbye, ank. til Kbhvn. 6. Januar. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Kbhvn. 1. Januar. — Island, Skjødt, ankom til Kbhvn. 29. Decbr. — Jolantha, Ingvarsen, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Kasan, Hansen, ankom til Lübeck 5. Januar. — Kentucky, Thiedemann, ankom til Kbhvn. 1. Januar. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 7. Januar. — Kursk, Møller, ankom til London 6. Januar. — Laura, Aasberg, i Kbhvn. — Louisiana, Wulff, ankom til New York 6. Decbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Kbhvn. 18. Decbr., best. til Boston. — Morsø, Sørensen, ank. til Kbhvn. 5. Januar. — Moskovo, Rohde, afgik fra Port du Buce 4. Januar, best. til Messina. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Bordeaux 6. Januar. — Nordjylland, Krag, ankom til Kbhvn. 28. Decbr. — O. B. Suhr, Egense, ankom til Antwerpen 6. Januar. — Olga, Frandsen, afg. fra Kbhvn. 6. Januar, best. til London. — Omsk, Müller, ankom til Bremen 5. Januar. — Perm,

Jonssen, ank. til London 4. Jan. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 2. Jan. — Skalholt, Godtfredsen, i Vestnorge. — Thyra, Fischer, pass. Dartmouth 5. Januar, best. til Liverpool. — Valdemar, Kofod, pass. Holtenau 6. Januar, bestemt til Manchester. — Vendsyssel, afgik fra Swansea 4. Januar, best. til Kbhvn. — Vesuv, Meldahl, ank. til Libau 6. Jan. — Viking, Gjerløff, ank. til Oporto 5. Januar.

Constantin, Niedersøe, afgik fra Aarhus 9. Januar, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 9. Januar, bestemt til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 9. Januar, best. til Grimsby via Helsingør. — Ficara, Thøgersen, afgik fra Kbhvn. 9. Januar, best. til Newcastle. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 8. Januar, best. til Korsør. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 8. Januar, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 8. Januar, best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afg. fra Newcastle 8. Januar, best. til Randers. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 8. Januar, bestemt til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 8. Januar, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afgik fra London 7. Januar, best. til Burntisland. — Frode, Wisberg, ank. til Cardiff 7. Januar. — Sigurd, Mahncke, ank. til Sharpness 6. Januar. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Libau 31. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 11. Decbr., best. til La Plata. — Knud II, Hansen, afgik fra Kbhvn. 7. Januar, best. til Libau. — Skjold, Schmidt, ank. til Newcastle 31. Decbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Blyth 7. Januar. — Ragnar, Holst, ank. til Antwerpen 31. Decbr. — Volmer, Riher, ank. til London 30. Decbr. — Dan, Tofte, ank. til London 3. Decbr. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 4. Januar. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 13. Decbr., best. til La Plata. — Svend II, Risø, afg. fra Cardiff 14. Decbr., best. til La Plata.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra London 5. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afgik fra Sligo 3. Januar, best. til Frederikshavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Bordeaux 2. Januar. — Russ, Jensen, anløb Castletown 4. Januar, best. til Antwerpen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kapstaden 27. Oktbr. — Eduard Bary, Fagerlund, pass. Port Said 16. Decbr., best. til Dundee. — Baron Driesen, Laurentz, ank. til Port Arthur 22. Decbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, pass. Port Said 27. Decbr., bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Lissabon 5. Januar. — Kamma, Pedersen, ank. til Newport 5. Januar. — Helga, Lagesen, ank. til Kbhvn. 5. Jan. — Martha, Jørgensen, ank. til West Hartlepool 4. Januar. — Elna, Leth, ank. til Bona 6. Jan. — Therese, Christensen, afgik fra Cardiff 4. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, afgik fra Flensborg 7. Januar, bestemt til Burntisland. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Newport 3. Januar, best. til Spezia. — Kronborg, Jeppesen, pass. Gibraltar 6. Januar, bestemt til Venedig.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra West Hartlepool 25. Decbr. best. til Alexandria. — Niobe, Schmidt, afg. fra Cyprus 20. Decbr., best. til Ipswich. — Nancy, Nielsen, ank. til Kings Lynn 4. Jan. — Nautik, Mortensen, afg. fra Newcastle 7. Jan., best. til Bona. — Nordseen, Gram, afg. fra Dunkerque 5. Jan., bestemt til Liverpool. — Nexos, Sørensen, afg. fra Riga 6. Jan., best. til Ostende. — Nora, Jørgensen, ank. til Drammen 4. Jan. — Neptun, Christensen, afgik fra Methil 4. Jan., ank. til Esbjerg 7. Jan. — Norma, Nielsen, afgik fra Esbjerg 4. Jan., ank. til Hamburg 5. Jan. — Alfa, Nørby, afg. fra Esbjerg 3. Jan. bestemt til West Hartlepool.

Jylland. Karen, Degn, afgik fra Swansea 28. Decbr., best. til Bari (Italien). — Ingrid, Meinertz, ank. til Ergasteria (Grækenland) 5. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Blyth 31. Decbr., ank. til Lübeck 4. Januar. — Fyen, Hansen, afgik fra London 3. Decbr., ank. til Grimsby 4. Januar. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Libau 5. Januar, best. til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Blyth 31. Decbr., ank. til Lübeck 4. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Dunkerque 4. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Lübeck 5. Januar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Brunsvick 3. Januar, best. til Havre. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Reval 6. Januar, best. til Libau. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til Methil. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Algier 29. Decbr., best. til Christiania. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Con-

stantinopel 7. Januar, best. til Odessa. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 24. Decbr. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Montevideo 13. Decbr., bestemt til Antwerpen. — Søborg, Fischer, ank. til Campana 20. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Riga 5. Januar, bestemt til Ghent. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Newport 3. Januar. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Sarpsborg 31. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 4. Januar. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 6. Januar. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Las Palmas 2. Januar, best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Genua 15. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Gibraltar 2. Januar, bestemt til Ghent. — Ulfborg, Hveysel, afgik fra Funchal 16. Decbr. best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, ank. til West Hartlepool 7. Januar.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 7. Januar. — Kallundborg, Lund, ank. til Neapel 6. Januar.

Dampskibsselskabet Torm. Alice, Hansen, ank. til Korsør 5. Jan. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Kiel 3. Jan. — Rønne, Hintze, afgik fra Nyborg 4. Jan., ank. til Nakskov 5. Jan. — Nauta, Madsen, afgik fra Fecamp 31. Jan., ank. til Havre 4. Januar.

Danmark. Rolf, Madsen, ank. til Methil 1. Jan. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Kbhvn. 5. Jan. — Ansgar, Reese, ank. til Kiel 5. Jan. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Dunkirk 1. Jan. — Hamlet, Sommer, ank. til Burntisland 7. Jan. — Helge, Olsen, ank. til Blyth 27. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, pass. Perim 21. Decbr. — Annam, Berentzen, pass. Perim 5. Januar.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Cardiff 2. Jan., bestemt til St. Vincent. — Lars Kruse Christiansen, afgik fra Rufisque 23. Decbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Bandholm 7. Jan.

Vendla. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 1. Jan.

Ærs. Enigheden, Svane, ank. 3. Jan. til Middelfart.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Riga 5. Jan. — London, Bom, afgik fra Riga 5. Jan., best. til Rouen.

Myren. Clara, Jensen, ank. til Libau 3. Jan. — Kai, Thomsen, afgik fra Ghent 5. Jan., bestemt til Tyne.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 3. Januar, best. til Rouen.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Mærdor, Mørck, indkom til Portland 29. Decbr. for Modvind, fra Hamburg til Bahia. — Prinsesse Marie, Lybecker, afgik fra Astoria 14. Decbr. til Queens-town f. O. — Dorane, Sigurdson, ank. til Rio Janeiro 4. Decbr. fra Bahia. — Lenita, Clausen, ank. til Marseille 2. Jan. fra Menado via Punta Delgade. — Verdande, Nielsen, afg. fra Rio Janeiro 8. Decbr. til Port Elisabeth. — Thora, Thomsen, ank. til San Sebastian 3. Jan. fra Molukkerne via Punta Delgade. — Sørine, Andersen, afg. fra Hamburg 3. Jan. til Mazatlan. — Laura, Callesen, ank. til Falmouth 4. Jan. fra Corinto, beordret til Bremen. — Serapis, Laursen, afg. fra Delagoa Bay 4. Jan. til Bangkok.

Fans. Sønderho. Ane Jenssine, Thomsen, ank. 3. Jan. til Middlesbro fra Bahia.

Svendborg. Jørgen Ring, Fisker, ank. til Libau 29. Decbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til North Shields 30. Decbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til London 30. Decbr. — Erhard, Larsen, ank. til Marseille 1. Jan. — Frejr, Hansen, ank. til Frederikshavn 31. Decbr. — Brage, Jørgensen, ank. til Harburg 2. Jan. — Grethe, Brandt, ank. til Mandal 2. Jan. — Triton, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 2. Jan. — Sophie, Michelsen, ank. til South Shields 3. Jan. — Brødrene, Hansen, ank. til Faaborg 3. Jan. — Rasmus, Nielsen, ank. til Bandholm 4. Jan. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kjørteminde 1. Jan. — Grethe, Brandt, ank. til Moss 6. Jan. — Valdemar, Købke, ank. til Havre 6. Jan. — Heimdal, Mortensen, ank. til Christiania 6. Jan. — Martin, Rasmussen, ank. til Allinge 6. Jan.

Ærs. Ino, Weber, ank. 2. Jan. paa Rudkjøbing Red. — Heimdal, Erickson, er ankommen til Pensacola fra Svendborg. — Elise Marie, Olsen, ank. 2. Jan. til Masedsund. — Immanuel, Bager, ank. 2. Jan. til Bogense. — Thor, Kromann, ank. 31. Decbr. til Falmouth f. O. fra Laguna de Terminos. — Søgø, Clausen, var 31. Decbr. til Ankers ved Margate paa Rejse fra Hamburg til Maracaibo. — Marie, Kromann, ank. 31. Decbr. til Kjøbenhavn. — Agnes, Rasmussen, ank. 3. Jan. til Middelfart. — Zephyr, Hansen, afg.

20. Decbr. fra Pensacola til Dakar (Afrika). — Dronning Louise, Christensen, ankom 3. Jan. til Masnedund. — Johanne, Hansen, ank. 5. Jan. til Stubbekjøbing. — Hydra, Albertsen, ank. 27. Decbr. til Saffi. — Søstrene, Christensen, ank. 5. Jan. til Barbados. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 6. Jan. til London. — Thor, Kromann, ank. 6. Jan. til Havre. — Anna, Albertsen, var 4. Jan. i Kjøbenhavn. — Expres, Boye, var 4. Jan. i Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn. Alexandra ankom til Sydney N. S. W. 6. Januar.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Lystønden „Cancer“ er ombyttet med Vinter-sømærket.

Sundet. Trekroner N. Den 11te Januar 1902 inddrages Lystønden N. for den under Bygning værende Bølgebryder N. for Trekroner. Samtidig tændes paa Bølgebryderens Yderende et midlertidigt, rødt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 2 Sekunder. Flammens Højde: 18 Fod. Det vises fra en Betonblok.

Man skal gaa mindst 20 Alen N. om Fyret.

Smaalands-Farvandet. Guldborg-Sund. Vigsø N. En lille 15 Fods Stenpulle er funden c. 1 Kbl. NV. for den røde Stage med to Koste, der staar N. for Pullerne $1\frac{1}{3}$ Kml. N. for Vigsø Baake. Den fundne Pulle ligger paa en Revle med indtil 3 Fv. Vand. Prikken er derfor flyttet c. 1 Kbl. NV. t. N. hen og staar i 23 Fod Vand. $54^{\circ} 56'_{12}$ N. Br. $11^{\circ} 38'_{10}$ Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Svenska Björn“ inddraget den 31te December 1901.

Tyskland. Greifswalder Bodden. Lægteren, der var sunken $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 45° Ø. fra Fyrskibet „Palmer Ort“, er borttagen og Afmærkningen inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjorden. Dampskibe, der passere gennem Grønsund, Kosund og Hestesund mellem Næsøen og Fastlandet i Asker, skulle gaa langsomt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 17de December. $51^{\circ} 30'$ N. Br. $1^{\circ} 33'$ Ø. Lgd. 6 Kml. S. 88° Ø. for Fyrskibet „Tongue“. En Damper er stødt paa et Vrag under Vandet.

Den 21de December. $53^{\circ} 27'_{10}$ N. Br. $0^{\circ} 50'_{15}$ Ø. Lgd. 10 Kml. N. 32° V. fra East Dudgeon Tønde. En Mast, 4 Fod over Vandet.

Rusland. Hvide Hav. Kandelak Bugt. En undervands Klippe er funden fra Kap Turi i N. 80° V. og fra Midten af den største af Srednie Øerne i N. 24° Ø. $66^{\circ} 36'$ N. Br. $33^{\circ} 41'$ Ø. Lgd.

Norge. Jæderen. Vik. Fra 15de Januar 1902 vil Vik Redningsstation foruden Raketapparat tillige være forsynet med Redningsbaad.

Tyskland. Helgoland. Sellebrunnen. Fløjtetønden Sellebrunnen er atter lagt paa Station.

Ved Helgoland ligger det engelske, firmastede Skib „Bandaneira“ strandet mellem Nord- og Sydhavnen. Rejsningerne ere over Vandet. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Fokkemasten og to røde Lanterner lodret for hinanden agter. Man skal gaa V. om Vraget. $54^{\circ} 11' 2''$ N. Br. $7^{\circ} 54' 24''$ Ø. Lgd.

Elben. Nienstedten. Vragfyrskibet ved Vraget af „Lemnos“ er atter udlagt.

Oster Ems. Memmert Sand. Paa Memmert Sand er Baaken atter opført. Den er 64 Fod høj over dagligt Højvande. $53^{\circ} 38'$ N. Br. $6^{\circ} 52'_{3}$ Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. Boomkensdiep. Midt i Boomkensdiep er Damperen „Carl“ sunken i c. 6 Fv. Vand mellem Spidstønde Nr. 7 og Stumpstønde Nr. 6. Vraget er afmærket med en grøn Spidstønde paa Ø.-Siden og en grøn Stumpstønde paa V.-Siden. De sædvanlige Signaler gives fra Vraget, hvis Master ere over Vandet.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland V.-Kyst. Gigha Sound. I Gigha Sound ere følgende Tønder udlagte:

Ved Gigulum Rocks i 6 Fv. Vand en rød og hvid vandret stribet Kugletønde med Stage og Trekant, fra den S.-ligste Klippe i N. 3° Ø., 3 Kbl. og fra Ferry Cots i S. 84° Ø. $55^{\circ} 39'$ N. Br. $5^{\circ} 43'$ V. Lgd.

Ved Badh Rock i 6 Fv. Vand en rød og hvid vandret stribet Kugletønde c. $\frac{1}{3}$ Kbl. N. 33° Ø. fra Klippen, fra Cairndaig Rock i N. 37° V., $6\frac{3}{4}$ Kbl. og fra Bhlar Rock i N. 75° Ø.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Passe Nord. Den røde Lystønde, der til Forsøg var udlagt uden for Passe Nord, er inddragen.

Labrador. Strait of Belle Isle. Amour Point og Greenly Island. Amour Point Fyr ligger paa $51^{\circ} 27' 26''$ N. Br. $56^{\circ} 50' 28''$ V. Lgd.

Greenly Island Fyr ligger paa $51^{\circ} 22' 26''$ N. Br. $57^{\circ} 9' 52''$ V. Lgd.

Newfoundland. St. Johns Harbor. St. Johns bageste Ledefyr er flyttet til Taarnet paa Congregational Kirke, og Fortyret er flyttet lidt V. hen, iøvrigt uforandrede.

Canada. St. Lawrence River. Quebec. Det bageste af Quebec Ledefyr er flyttet til et Taarn, der er i Forbindelse med en stor Elevator og staar nu 820 Alen S. $49\frac{1}{2}^{\circ}$ V. fra Fortyret paa NØ.-Hjørnet af Princess Louise Embankment. Flammens Højde: 100 Fod. De to Fyr overet lede i S. $49\frac{1}{2}^{\circ}$ V. op ad Havnen til Commissioner Værft, fri af Beauport Bank om Styrbord og af Point Levis Shoal om Bagbord.

Gulf of St. Lawrence. Prince Edwards Island. Crapaud Harbor. Ved Crapaud Harbor er det bageste Ledefyr flyttet til en hvid, 44 Fod høj Baake, 100 Alen længere tilbage i samme Ledetyrlinie. Flammens Højde: 92 Fod. Synsviddens: 8 Kml.

Nova Scotia S.-Kyst. Baccaro, Sand Spit, Carter Island og Fort Point. Ved Fyrene Baccaro, Sand Spit, Carter Island og Fort Point, Liverpool, gives nu Taagesignal med Haandkrafts Taagehorn som Svar, saa snart et Skibs Taagesignal høres.

Nova Scotia V.-Kyst. Port Maitland (Green Cove). Det røde, faste Fyr paa Yderenden af den V.-lige Bølgebryder ved Port Maitland brænder fremtidig til 31te December.

Nova Scotia. Abbot Harbor. Fyret paa Ø.-Siden af Abbot Harbor brænder fremtidig hele Aaret.

New Brunswick. Bay of Fundy. Bliss Island. Den 15de Januar 1902 forandres det røde, faste Fyr paa V.-Enden af Bliss Island, paa S.-Siden af det V.-lige Indløb til Bliss Harbor, til et hvidt, fast Fyr. Forøvrigt uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Perkins Island, Squirrel Point og Doubling Point. Fra den 15de Januar 1902 blive Perkins Island røde, faste Fyr, Squirrel Point røde, faste Fyr og Doubling Point røde, faste Fyr forsynede med Fyrapparat af 5te Orden.

Massachusetts. Nantucket Sound. Cotuit Outer Harbor. Paa Ø.-Siden af 8 Fods Klippen Cotuit Rock er i 14 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret stribet Spirtønde, fra Centerville Kirke i S. 39° V. og fra Bishop and Clerks Fyr i N. 85° V.

New York. New York Lower Bay. Main Ship Channel. Den røde Spidstønde Nr. $2\frac{1}{2}$ paa N.-Siden af Main Ship Channel, tæt ved Palestine Shoal, ligger $\frac{1}{12}$ Kml. N.-ligere end angivet tidligere.

New Jersey. Tucker Beach. En tremastet Lægter er sunken ud for Tucker Beach c. 10 Kml. fra Kysten og c. 15 Kml. S. 8° Ø. fra Barnegat Fyr. Masterne ere 30 Fod over Vandet. $39^{\circ} 31'$ N. Br. $74^{\circ} 4'$ V. Lgd.

Delaware River. Christiana South Baake. Højden af Fyret paa Yderenden af Dæmningen paa S.-Siden af Mundingen af Christiana River er forøget til 26 Fod.

Delaware Bay. Cape May Channels. Den midlertidige Klokketønde ved Eph Shoal Yderende, ud for Cape May City og $1\frac{1}{8}$ Kml. fra Kysten, er atter ombyttet med en rød og sort vandret stribet Stumpstønde. Den midlertidige Klokketønde ved den øvre Indgang til Cape May Channels er atter ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Stumpstønde, c. $2\frac{3}{4}$ Kml. N. 71° V. fra Cape May Fyr.

Maryland. Chesapeake Bay. Little Annessex River. Crisfield Harbor. I Crisfield Harbor ligger Tønderne saaledes: Long Point Shoal røde Tønde Nr. 2 c. $1\frac{1}{8}$ Kml. S. 88° V. fra Somers Cove Fyr. Long Point Flats røde Tønde Nr. 4 c. 0_6 Kml. S. 88° V. fra samme Fyr. Broad Creek Shoal røde Tønde Nr. 6 c. $\frac{1}{8}$ Kml. S. 7° Ø. fra samme Fyr. Janes Island Flats røde Tønde Nr. 8 c. $\frac{1}{4}$ Kml. N. 68° Ø. fra samme Fyr. Janes Island Flats sorte Tønde Nr. 1 c. $\frac{1}{2}$ Kml. N. 48° Ø. fra samme Fyr. Crisfield Flats røde Tønde Nr. 10 c. $\frac{1}{8}$ Kml. N. 51° Ø. fra samme Fyr.

North Carolina. Saa snart som muligt efter den 1ste Januar 1902 vil der fra Diamond Shoal Fyrskib, som ligger $14\frac{1}{8}$ Kml. S. $46\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. fra Cape Hatteras, blive kastet et Lys

fra en Projektør lodret i Vejret. Da dette Lys kun er til Forsøg, anmodes Skibsførere, som iagttage Lyset, om at indsende saa nøjagtige Oplysninger som muligt om deres Iagttagelser af det enten til „Lighthouse Board“, Washington, eller til „The Lighthouse Inspector“, Baltimore, navnlig om Afstanden, hvori Lyset er set, Vejret o. s. v.

South Carolina. Charleston Harbor. Den røde Spidstønde Nr. 2 $\frac{1}{2}$, First North Side Tønde, som laa i Main Channel næsten i Linien Fort Sumter Fyr overet med St. Philips Kirketaarn, c. 4 Kml. fra Fort Sumter, er inddragen.

Wadmelaw River. Hart Baake Nr. 1, paa N.-Siden af Løbet i Wadmelaw River er atter opført og det hvide, faste Fyr tændt igen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Sand Island bageste, hvide faste Ledefyr er flyttet lidt N. hen og staa nu 400 Alen N. 15° V. fra Sand Island Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Fyrbøl ved Fyrbølbygning. 30° 11' 28" N. Br. 88° 3' 5" V. Lgd.

Mobile Point. Mobile Point Baakefyr er flyttet og staa nu 200 Alen S. 19° V. fra Mobile Point Fyr paa Ø.-Siden af Main Ship Channel. Flammens Højde: 34 Fod. Fyret er forstærket. Fyrbaaken er uforandret. 30° 13' 40" N. Br. 88° 1' 28" V. Lgd.

Mobile River. I Mobile River lige over for Mobile and Ohio Railroad Co. Dokker er opført to Ledebaaker. Forbaaken er en 42 Fod høj Pæl med Topbetegnelse, hvid forneden, sort foroven, som staa i 6 Fod Vand paa Flodens Ø.-Side. Bagbaaken er en 56 Fod høj Pæl med Topbetegnelse, hvid forneden, sort foroven, som staa 250 Alen N. 2° Ø. fra Forbaaken. Holdte overet lede de i den gravede Rende i Floden.

Louisiana. Mississippi River. Pass a Loutre. Den 1ste Februar 1902 forandres Pass a Loutre hvide, faste Fyr med Blus til et rødt, fast Fyr.

Texas. Galveston Harbor. Den sorte Stumtønde Nr. 1 paa S.-Siden af Løbet ved Indløbet til Galveston Harbor, c. 4 Kml. Ø. fra Fort Point Fyr er inddragen.

Corpus Christi Bay. En brun, trekantet Baake er i 8 Fod Vand opført paa Revet, 9 Kbl. S. 82° Ø. fra Yderenden af Central Værft i Corpus Christi Bay. Paa Baaken skal om nogen Tid tændes et Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. 27° 47' 36" N. Br. 97° 22' 47" V. Lgd.

Corpus Christi og Aransas Bay. Følgende Baaker ere opførte:

Corpus Christi Bayou Baake. Det er en rød, trekantet, 39 Fod høj Baake, som staa i 8 Fod Vand paa V.-Siden af Aransas Bay S.-Ende, 3 $\frac{3}{8}$ Kml. N. 14° V. fra Aransas Pass Fyr. 27° 55' 12" N. Br. 97° 3' 57" V. Lgd.

Ransoms Point Baake. Det er en rød, trekantet, 39 Fod høj Baake, som staa i 8 Fod Vand, ca. $\frac{1}{2}$ Kml. N. 76° Ø. fra Ransoms Point, i den S.-lige Forlængelse af Ø.-Siden af Morris and Cummings Cut, i Corpus Christi Bay NØ.-lige Del, fra Corpus Christi Bayou Baake i S. 39° V., 5 $\frac{1}{2}$ Kml. og fra Aransas Pass Fyr i S. 81° V., 3 $\frac{3}{4}$ Kml. 27° 51' 14" N. Br. 97° 7' 37" V. Lgd.

Porto Rico. San Juan Harbor. I Indløbet til San Juan Harbor er 19 Fods Pullen tæt ved den sorte Tønde Nr. 3 samt den nærliggende 28 Fods Palle bortsprængt, saa at Dybden er 35 Fod.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Maceio. Ved Maceio er Kirken et godt Landmærke. Det er en stor, hvid Bygning med firkantet Taarn paa V.-Enden, 1 Kbl. V. for Fyrtaarnet. Kirketaarnet ses til venstre for og i Højde med Toppen af Klinten, hvorpaa Fyrtaarnet staa. Fyret er fast med Blus og viser: fast Fyr 60 S., Mørke 14 S., Blus 7 S., Mørke 14 S. En rød Tønde ligger 3 Kbl. N. 75° V. fra Midten af Baixo. En rød Tønde ligger ved V.-Enden af Revet ud for Jurugua Point, 1 $\frac{1}{3}$ Kml. S. 14 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Maceio Fyr. En grøn Tønde, der afmærker et Vrag, ligger 0 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 13 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Maceio Fyr. Ankerpladsen er i S. 12° Ø. fra Maceio Fyr og i S. 54° Ø. fra Sæbefabrikens Skorsten i 5 $\frac{3}{4}$ Fv., fast Mudder og Sand.

Bahia. Abrolhos Rocks. Ved Abrolhos Rocks har Dampere „Glenelg“ stødt paa en Klippe eller anden Hindring med kun 6 Fod Vand over. 7 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 54° Ø. fra Abrolhos Fyr. 18° 2' S. Br. 38° 36' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Neapel. Fyret paa Yderenden af Molen San Vincenzo viser midlertidig rødt, fast Fyr.

Rusland. Don. Egurtha. Den gravede Rende i Egurtha er forlængt 2 $\frac{1}{2}$ Kml. udad. Denne Del af Renden gaar i N. 70° Ø. og er afmærket med 6 Par Prikker. Fyrskibet, som laa ved S.-Siden af den gamle Rendes Indløb, er flyttet til S.-Siden af det nye Indløb. 47° 9' 42" N. Br. 39° 4' 20" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Januar 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	95
Danmark		76 $\frac{3}{4}$	77
Norden	105 $\frac{1}{4}$	105	105 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn		92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
Carl	43 $\frac{1}{2}$	43 $\frac{1}{4}$	43 $\frac{1}{2}$
Dannebrog		81 $\frac{1}{2}$	82
Skjold		59 $\frac{1}{2}$	60
Urania		49 $\frac{1}{4}$	50
Union		93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896		83	84
Østasiatiske	98 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	98 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{3}{4}$
Østersøen		101	108
Nordsøen		54	58
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		55	60
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		95	110
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		97 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		83 $\frac{1}{2}$	83 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{3}{4}$
4% — — 2. Serie ..	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{2}$
4% — — 1. — ..		95	95 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 $\frac{1}{4}$	88
4% — — 7 —		93	93 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		85 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank	135 $\frac{1}{4}$	135 $\frac{1}{4}$	135 $\frac{1}{2}$
Privatbank		126 $\frac{1}{4}$	126 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank		123 $\frac{1}{2}$	124
Handelsbank		122 $\frac{1}{2}$	123
Grundejerbank		104 $\frac{1}{2}$	105
Burm. & Wain	71 $\frac{1}{4}$	71	70 $\frac{3}{4}$
Helsingørs Jærnsk.		86 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.		106	106 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	100— $\frac{1}{4}$	100	100 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 7. Januar 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.17	18.14
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Januar 1902.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	101.70
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	93.80
5% Mexikanske 1899	97.80
5% Rumænske Stats	95.25
4% — — 1890	81.50

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

Forenede Dampskibsselskab 42,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 30,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra
C. Mollerups
Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.



Vor elskede Fader,
kgl. Agent, **Skibsreder NIELS PETERSEN**,
Ridder af Dannebrog,
er Dags Eftermiddag stille og rolig afgaaet ved Døden i en
Alder af 63 $\frac{1}{4}$ Aar, hvilket herved meddeles Slægt og Venner
af hans dybtsergende

Børn og Svigerbørn.

Marstal, den 3. Januar 1902.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Wiese & Co.,
Skibsmæglere & Befragtnings-
agenter.
Lissabon.
Telegr.-Adr.: WIESE.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Skib til Salg.

Gulease „Familien“ af Aarhus, for Tiden liggende i Aarhus
Havn, er til Salg. Skibet er bygget 1890 i Faaborg af Eg,
30 Tons Brutto, 25 Tons Netto Reg. Laster ca. 1,050 Centner
d. w. 1,000 Centner Majs. Eventuelle Købere bedes hen-
vende sig til **Carl v. d. Hude, Aarhus.**

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

— anbefales —

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.
Værft og Skibssmedie
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, n.
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere

samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtiere over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbansspor langs den nordre Kaj.
Aarhus.	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.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - " Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørgeres efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.	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, Jærnbansspor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af hervedværende 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.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansspor langs Havnens ene Langside.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med 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 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalings-plads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lods-frihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværk-steder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Is-bryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg.-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg.-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Seen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning 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.

Skoleskibet „Georg Stage“

agtes udsendt paa Togt April til September.

Ansøgning om Optagelse indsendes i Løbet af Vinteren og inden 1. Marts, adr.: Ny Toldbodgade 43, K.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling og Adresse samt Samtykke. Skal Eleven konfirmeres, opgives Dagen.

Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest, indeholdende foruden Oplysning om Helbred, tillige Meddelelse om Syn og Farvesans, foruden 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.

Nogle Elever kunne tilstaa Hjælp til Ekviperingen, naar Ansøgningen indeholder Attest for Trang.

Elever fra Kjøbenhavn og Omegn overbringe selv Ansøgningen Kl. 1 eller 6.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanter af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch,
(Fribavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbød.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

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

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 9. Januar 1902. — Agent, Skibsreder Niels Petersen. — De vigtigste maritime Begivenheder i Udlandet i Aaret 1901. (Sluttet.) — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Fragtmarkedet. — Personalialia. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

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

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

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Skibs-
Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Odense. Nielsen & Sven-
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætte-skipperprøven. — Nærmere Oplysninger meddeler Sko-lens Forstander, Navigations-lærer Hansen, eller Besty-relsens Formand, Konsul Christian Cloos.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftflg.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 3.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Januar 1902.

9. Aarg.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

Telegr.-Adr.:

KØBENHAVN C.

BURMEISTERS.

ETABLERET 1845.

KØBENHAVN.

Tør Dok 470'×76'×24.

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

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.



Preisler.

Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.

John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Nordisk Skibsrederforening.

Repræsentant:

S. LAUB.

St. Kongensgade 24.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særlig hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

DANSK FARVEFABRIK.

Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads

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

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.



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

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
forbereder Elever saavel til Fiskeskipper- som til Sætte-skipperprøven. — Nærmere Oplysninger meddeler Skolens Forstander, Navigationslærer Hansen, eller Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

P. Jørgensen,
Kallundborg,
udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

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

De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik
ved
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.
Leverpostej med og uden Trøfler.
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)
MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Telegramadresse:
Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, København.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.



Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kassar à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.
Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

Raff. Skibs-Beg
i foustager af 200 og 100, i
fjerdg. af 25 og i kassar
af 10 og 5 Kilogr. offereres.
Priskurant og prøver sendes
på begäran.
**Halmstads Beck-, Rafina-
deri- og Taktjärefabrik.**

Brødr. Larsen,
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Babeock & Wilcox
Land-
Marine } og Rørkedler
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Er „Moss-Rose“-Tobakken
øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og prynt trykt selve Om-
slagspapiret.

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.
Kjøbenhavns Frihavn.
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-fartøjer og Lystbaade samt Ophalgsbeddinger paa Rulker projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skeines fra Natursmør.
Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

	med 12% Smørfeet à 79 Øre pr. Pund.		med 2% Smørfeet à 65 Øre pr. Pund.
--	--	---	---------------------------------------

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør og som i rart Tilstand kan bruges til Gemyser.
Faas overalt.

LANDMANDSBANKEN

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

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 16. Januar 1902.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har d. 15. ds. offentliggjort følgende Meddelelse:

Til Forstaaelse af den Stilling, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart indtager overfor det Møde af Delegerede for Byerhvervene, der i Dag afholdes her i Kjøbenhavn, meddeles herved Repræsentationens Skrivelse af 14. ds. til Forretningsudvalget i Den danske Handelsstands Fællesrepræsentation:

Idet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart tillader sig at fremhæve, at dens Tilsagn om eventuel Deltagelse ved Delegerede i et Arbejde i De samvirkende Byerhvervs Organisation selvfølgelig for hver enkelt Sags Vedkommende maa være afhængig af, om Repræsentationen skønner, at Sagen har Interesse for Skibsfarten, skal den udtale, at den af følgende Grunde maa foretrække ikke at deltage i det til Onsdagen d. 15. ds. berammede Møde:

1. Skibsfarten som Erhverv betragtet indtager en Særstilling indenfor Landets Erhverv og er som saadant ikke interesseret i Skattelovforslagene, naar Bestemmelserne angaaende Aktieselskabers Beskatning undtages;

2. Fællesrepræsentationen har under 12. November 1900 og 8. Januar d. A. angaaende de Punkter i Skattelovforslagene, i hvilke Skibsfarten er interesseret, indgivet et Andragende til Regering og Rigsdag, hvoraf Eksemplarer vedlægges;

3. Fællesrepræsentationen finder overhovedet, at det nu, da Skattelovforslagene snart vil komme til anden Behandling i Folkethinget, er for sent at fremkomme med Henstillinger om væsentlige Forandringer i dem.

Udenrigsministeriet meddeler Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at den fra Lloyds Komite udgaaede Bekendtgørelse om Benyttelsen af den ny internationale Signalbog ifølge en fra den engelske Gesandt modtagen Note er saaledes at forstaa, at de britiske Signalstationer fra og med d. 1. d. M. gaar ud fra at alle Signaler til den gives efter den ny Signalbog. Samtidig er imidlertid de britiske Signalstationer instruerede om ikke at afvise Signalmmeddelelser, der ikke kan aflæses efter den ny Bog, men vel efter den gamle. De skal modtage dem og indberette derom til Lloyds Komite.

Siden vore Meddelelser i afvigte Uge om Konflikten mellem Dampskibsrederne og Søfyrbøderne har de to Hovedorganisationer, Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund, taget Sagen i deres Haand og foranlediget en Forhandling mellem de stridende Parter. Denne endte resultatløst, idet Fyrbøderne ikke vilde indgaa paa Redernes Bestemmelse om, at Fyrbødere i det første Aar kun lønnes med 45 Kr. maanedlig, hvilket Rederne ubetinget fastholdt. Derefter har Fyrbøderne, med De samvirkende Fagforbunds Godkendelse, erklæret Strejke. Fagforbundene vil paa Søndag paa en Generalforsamling fremsætte Forslag om, at Strejken udvides til Sømandene og Havnearbejderne, saaledes at den for disses Vedkommende begynder Mandagen d. 26. ds. Forinden vil der dog uden Tvivl blive gjort Forsøg paa Stridens Bilæggelse — med hvilket Resultat, lader sig

i Øjeblikket umuligt sige. Fra Maskinmestrenes Forening foreligger allerede et Forslag til Konflikts Løsning, gaaende ud paa, at Maskinmesteren skal antage deres Tilgodehavende, hvortil han af Føreren erholder de fornødne Pengemidler, for hvilke han aflægger denne Regnskab; Fyrbødernes Lønning fastsættes til 60 Kr. maanedlig, naar de har sejlet mindst et Aar, ellers 50 Kr.; paa Mesterens Anbefaling kan dygtige Fyrbødere, naar de forbliver i samme Skib eller efter Rederiets Ønske overflyttes til et af dets Skibe, faa Tillæg, saaledes at Lønningen bliver 65—70 Kr. maanedlig; skifter de Skib uden Rederiets Tilladelse, bliver den igen 60 Kr. Maskinmesteren faar Tilsyn med Maskinpersonalets Kost og Lukafer; han skal overfor Føreren paatale, hvis Kosten ikke er god og eventuelt indberette det til Rederiet. Ekstraarbejde betales med 45 Øre Timen. — I Anledning af dette mærkelige Forslag vil efter Forlydende fra Den alm. danske Skibsførerforenings Bestyrelse fremkomme en Henvendelse til Rederiforeningen.

Af en interessant Oversigt i „The Glasgow Herald“ over Skibsbygningen i 1901 hid sætter vi Slutningen:

Medens Skibsbygnings-Industrien har været blomstrende, er det umuligt at se bort fra, at Skibsfarten har været i en ganske anden Tilstand. Fragterne har været nedadgaaende overalt. De var lovende nok i Slutningen af 1900 og Begyndelsen af 1901, men i Midten af dette sidste Aar faldt de stærkt, og med Efteraarets og Vinterens Komme blev den daarlige Situation værre. Baade Ud- og Hjemfragterne paavirkedes og nu er det mere vanskeligt end nogensinde at fortjene noget. En af Grundene hertil er, at skønt Fragterne er gaaede ned, er Skibenes Driftsudgifter — Proviant, Kul, Reparationer, Assurance — uforandret høje. De, der under disse Forhold er mest at beklage, er alle „Tramps“. Disse Baade — f. Eks. dem med en Gennemsnitsstørrelse af 3-4,000 Tons — skal nu konkurrere med det tiltagende Antal Lastdampere paa 10—12,000 Tons i regelmæssig Fart. De kan ikke gøre den Fart som disse Kæmpebaade; de kan heller ikke, uden at risikere Tab, acceptere saa lave Fragter. Følgen er, at de hurtigt skubbes til Side, og at deres Redere enten lægger dem op eller sælger dem til Udlandet til ruinerende Priser. Selv de store Lastdampere har saa daarlige Tider, at mange af dem arbejder med tarveligt Udbytte. Men hvis Udsigterne saaledes er slette nu, er der Sandsynlighed for, at de vil blive endnu mørkere, naar den ny Tonnage, der produceres i stor Mængde, begynder at deltage i Konkurrencen. Forsyningen vil vedblivende forøges uforholdsmæssigt overfor Begæret, og Nedgangen i Fragterne maa følgelig blive stærkere. Der er for Skibsfarten nogen Trøst i den Omstændighed, at den Tonnage, der staa paa Bedding, er mindre ved Udgangen af 1901, end den var for et Aar siden. Tager man Situationen paa Clyde som typisk for Stillingen i Almindelighed, er der for Tiden 397,000 Tons under Arbejde mod 450,000 Tons i December 1900. Da ny Ordre ogsaa i den senere Tid har været faa, synes det, at Lægemedlet for den Overproduktion, under hvilken Skibsfarten lider, vil være en Periode, i hvilken Skibsbygningen indskrænkes — og det er et Lægemedel, der desværre har den iøjnefaldende Mangel at frembringe Sygdom andetsteds.

En bekendt Sejlskibsreder skriver i „Greenock Telegraph“ om det forløbne Aar bl. a., at Sejlskibene ikke har lidt saa meget som Dampene under de lave Fragter. Korntransporten fra det nordlige Stillehav har givet Sejlskibene gode Hjemfragter, ikke alene de Sejlskibe, der direkte var bestemte dertil, men ogsaa et stort Antal Skibe,

der var tvunget til at søge nordligere op paa Grund af Nedgangen i Salpeterfragterne. . . . Dokafgifterne i London er forhøjede med 6 d. pr. Reg.-Ton fra 1. Januar, hvilket yderligere vil fastslaa, at denne Havn er en af de dyreste i Verden. . . . I Aarets Løb er der ikke sat mange Sejlskibe i Vandet, og ikke mange er under Bygning, medens Afgangen ved Forlis er fortsat, saa at den britiske Sejlskibsflaade fremdeles har været i Tilbagegang. Sejlskibsrederne har derfor mindre Grund end deres Kolleger blandt Rederne for „Tramps“, hvoraf der er bygget alt for mange, til at føle sig nedtrykte ved Ud-sigterne for det kommende Aar.

Om Liggedagsaffærer i West Hartlepool skriver Nord. Skibsrederforen. Cirkl.:

Skibsførere, som har faret paa West Hartlepool, vil vistnok have faaet det Indtryk, at der hidtil der paa Pladsen har eksisteret den Kutyme ikke at betale Skibene Liggedagspenge. Der har været forelagt Foreningen en Række af saadanne Sager, og paa Henvendelse til Modtagerne har disse, naar de overhovedet har svaret, indskrænket sig til en kort, umotiveret Nægtelse af at have opholdt Skibet ud over den vedtagne Tid. Her, som saa mange andre Steder i England, er de gaaet ud fra, at Skibsførerne vilde foretrække at lade Kravet falde fremfor at risikere nogle Hundrede Pund i Omkostninger. Dette holder naturligvis ikke Stik nu, efter at saa godt som alle Skibene er indmeldte i Nordisk Skibsrederforening. I den sidste Tid har Foreningen optaget ikke mindre end 3 Liggedagsprocesser i West Hartlepool og alle tre er afsluttede tilfredsstillende.

Den første Sag, som angik den danske Skonnert Fritz Emil af Thurø, drejede sig om en Bagatel, c. 100 Kr., men da det ikke var muligt at komme til Forlig, maatte den indledede Proces føres til Ende, og Resultatet blev, at Modtageren blev dømt til at betale det hele Beløb med Omkostninger.

I de to andre Sager drejede Spørgsmaalet sig om, hvorvidt Liggedagene skulde regnes fra Skibets Ankomst eller fra det Tidspunkt, da Skibet fik Plads ved Kajen. I den ene af dem betalte Modtagerne, inden Sagen gik til Doms, og i den anden blev de ved High Court of Justice dømt til at betale.

Det er saaledes atter fastslaaet ved engelsk Domspræjudikat, at naar ingen bestemt Plads er nævnt i Havnen, og naar der er vedtaget et bestemt Antal Dage for Losningen, begynder efter engelsk Ret Liggedagene efter Skibets Ankomst, og ikke først efter at det har faaet Kajplads.

Vi har tidligere meddelt, at der her i Kjøbenhavn paa Foranstaltning af Nordisk Skibsrederforening er oprettet en permanent Voldgiftskomitee for Maanedsbefragtning, og at saadanne Komiteer ligeledes oprettes i Christiania, Gøteborg og Stockholm. Om denne Foranstaltning skriver Nordisk Skibsrederforening nu i sit Cirkulære bl. a.:

Under den nu stadig tiltagende Befragtning paa Maanedscerteparti kan det ikke undgaas, at der hyppig forekommer Tvistigheder under disse Certepartier, og disse Tvistemaal er regelmæssig ved Certepartiet henvist til Afgørelse ved Voldgift. Det viser sig imidlertid lige saa regelmæssig, at der opstaar Vanskeligheder, naar den i Tidscertepartierne almindelige Voldgiftsklausul skal anvendes. Ofte er det forbundet med megen Besvær at finde 3 Mænd, der er kompetente og villige til et saadant Hverv for et enkelt Tilfælde; i al Fald kan det tage lang Tid, inden de findes. Bestyrelsen har derfor haft under Overvejelse, om der ikke vilde opnaas store

Fordele ved, at der oprettedes faste Voldgiftskomiteer i de vigtigste Søfartsbyer og saaledes sammensatte, at de stridende Parter straks og med Tillid kunde overgive deres Mellemværende til Komiteens Afgørelse. — Ved at kunne henvisse til en saadan permanent Voldgiftskomitee i Certepartierne vil man, foruden de iøjnefaldende Fortrin ved en hurtigere og billigere Afgørelse ogsaa opnaa den Fordel, der ligger i, at Voldgiftsdommerne ved at de faar de fleste af saadanne Sager til Behandling, efterhaanden vil erhverve en betydelig Erfaring og Rutine i alle herhen hørende Spørgsmaal. — Vi anbefaler Redere, Mæglere og Maanedsbefragtere ved en Klausul i Maanedscertepartiet at bestemme, at Stridigheder skal afgøres af en af disse Komiteer: permanent arbitration board for time-charters in Christiania (Göteborg, Copenhagen or Stockholm).

Af Hamburgs Handelskammers Aarsberetning for 1901 uddrager vi:

Hamburgs Handelsflaade er fremdeles i en glædelig Fremgang. Den talte d. 1. Januar

1900:	437 Dampskibe med	638,007 Reg.-Tons Netto og	
	286 Sejlskibe	- 218,832	—
1901:	486 Dampskibe	- 748,435	—
	307 Sejlskibe	- 240,419	—

Handelsflaaden antages d. 1. Januar 1902 at bestaa af 521 Dampskibe med 842,966 Reg.-Tons Netto og 333 Sejlskibe med 242,765 Reg.-Tons Netto. Det er værd at lægge Mærke til, at ogsaa Sejlskibene er i Fremgang; deres Konkurrenceevne overfor Dampene er bleven større paa Grund af de høje Kulpriser. Til Sejlskibene regnedes i 1900 73 søgaaende Lægtene med 20,950 Tons, i 1901 87 med 26,543 Tons; nu findes der 115 med 34,582 Tons.

Søretten i Flensborg behandlede forleden Dag Sagen angaaende Dampskibet Rocklands Stranding d. 13. December f. A. paa Sydspidsen af Ærø. Skibet var afgaaet i Ballast fra Flensborg den nævnte Dags Formiddag; Vejret var klart og det blæste stærkt fra øst. Om Eftermiddagen Kl. 5,20 havde Kaptajnen taget en Pejling af Fyrene ved Kegenæs og Skjoldnæs. Kursen Ø. S. Ø. fortsattes uforandret. Fra Kl. 4—6 havde Kaptajnen og Baadsmændene Vagten, som derefter overtoges af Styrmanden. Da denne løste af, var Fyrene allerede ude af Sigte. Kl. 7,20 kom Skibet paa Grund ved Ærø. Det var, paa Grund af den høje Søgang, ikke muligt om Aftenen at sætte en Baad i Vandet; først næste Morgen var Søen saa rolig, at Styrmanden i en Baad kunde naa Land og telegrafisk rekvirere Hjælp fra Flensborg. En Damper herfra og en af Svitzers Bjærgningsdampere naaede samtidig Strandingsstedet og nogle Timer senere endnu en Damper fra Flensborg. Svitzers Tilbud om Assistance modtoges ikke og de to Flensborg-Dampere begyndte Bjærgningsarbejdet. Det lykkedes at tage Skibet af Grunden og det slæbtes til Flensborg, hvor det kom i Dok.

Rigskommisæreren antog, at Dampere havde styret en fejl Kurs, thi det var utænkeligt, at Skibet i to Timer, fra Kl. 5,20 til 7,20, kunde være forsat c. 3½ Streg af Strømmen. Han kunde ikke forstaa, hvorledes Skibet kunde være forsat til Strandingsstedet.

Sørettens Kendelse lød: Dampskibet Rocklands Stranding er forarsaget ved en usædvanlig Forsætning af Strømmen. Kaptajnen og Styrmanden havde dog handlet rigtigere, om de havde sat Kursen en

Streg sydligere, da Fakkebjerg Fyr Kl. 6 ikke var kommen i Sigte.

Fra Belfast skrives, ifølge „Norg. Sjøft.“, til et norsk Firma: Da Trælasterbeholdningerne hele Landet over er meget smaa, vil der utvivlsomt blive stærk Efterspørgsel for Trælastertonnage for tidlig Skibning, saavel fra Kanada som fra norske og svenske Havne.

Til „Fairplay“ skrives fra Kjøbenhavn, at det nylig dannede Dansk-Vestindiske Selskab har til Hensigt at oprette en maanedlig Dampskibsforbindelse mellem Danmark og Mellemamerika med St. Thomas som Anløbshavn. Kapitalen er 4 Mill. Kr. og Selskabets Ledelse er lagt i Det østasiatiske Kompagnis Hænder. Denne Linjes Oprettelse er ganske uafhængig af Spørgsmaalet om dansk Vestindiens Salg til De forenede Stater.

Det her omtalte Selskab er dog endnu ikke endeligt oprettet og „Fairplay“s Meddelelse saaledes i hvert Fald forhastet.

Om Windau Havn oplyses i et russisk Hovedstadsblad, at takket være de ikke ringe Midler, som af Regeringen er anviste til Bygning af Havnen, skrider Arbejdet hurtigt fremad. Den sydlige Mole er forlænget til 210 Favne, og den nordlige er gjort færdig i en Udstrækning af 200 Favne og udfyldt med Sten, saaledes at selv de stærkeste Storme ingen Skade kan anrette. Det viser sig allerede nu, hvilken Nytte Molerne gør, thi paa Reden og ved Indsejlingen til Havnen er Vanddybden under normale Forhold 20 Fod. Man haaber, at det ved gunstigt Arbejde af Muddermaskinen maa lykkes at bringe Vanddybden op til 24 Fod, saaledes som Myndighederne har til Hensigt, og i saa Tilfælde vil herefter selv de største Dampere kunne naa ind i Havnen. Ogsaa Arbejderne ved Bygning af Elevatoren, som bygges for Regning Moskov—Windau—Rybinsker Banen, og som skal kunne optage c. 2 Millioner Pud Korn, nærmer sig nu deres Slutning. Den ny Toldbodbygning er for nylig bleven indviet. Paa Bygningen af Bolværkskajen langs Flodbredden ved Toldamtet, af Toldpakhusbygningerne saavel som paa alle Foranstaltningerne til Losning og Ladning af Varer er der endnu ikke begyndt, men efter Korrespondentens Udtalelser vil der uden Tvivl blive taget fat ogsaa paa disse Arbejder i den nærmeste Fremtid, naar forskellige Formaliteter er ordnede.

D'Hrr. Thos. Pinkney & Son i Sunderland har sendt os deres Fortegnelse over ny og ældre Dampskibe, som de har til Salg. De gør særlig opmærksom paa det store Antal „second-hand“ Baade, som de kan udbyde, og af hvilke uden Tvivl et stort Antal vil blive solgt til Priser, der vil sætte dem i Stand til at arbejde med et moderat Udbytte, trods det højst ugunstige Fragtmarked. Fortegnelsen omfatter 28 ny Dampere og 180 „second-hand“ Dampere.

Firmaet S. Laub & Rist her i Byen har tilsendt os en smukt udstyret Kalender, udgivet af det af Firmaet repræsenterede Brandforsikrings-Selskab L'Union.

Fra Firmaet A. Schultz & Co. i Leith har vi ligeledes modtaget en fikst udstyret Kalender for 1902

med Kort over Tyne og Firth of Forth og Oplysninger om Skibsafgifterne m. m. for Pladserne ved Firth of Forth.

En Indsender i „Sh. Gaz.“ opfordrer indstændigt Redere, der tager Kulfragter fra Plymouth og Devonport, til at faa optaget i Certepartiet, at Fragten skal betales for det Kvantum, der ifølge Konnossementet er afskibet („freight to be paid on bill of lading quantity shipped“). Det hænder nemlig ganske almindeligt, at Ladningen maales ud i Sække eller Kurve og den Vægt, der saaledes faas, er stedse fra 10—30 Tons for lille, hvilket er meget uretfærdigt mod Rederen.

Højesteretsdom.

Den 14. Januar afsagde Højesteret Dom i en fra Sø- og Handelsretten appelleret Sag, der af Købmand Lauritz Andersen i Odense var anlagt imod Skipper R. C. Pedersen i Græsvænge ved Marstal og drejede sig om Gyldigheden af et Certeparti. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 30. Jan. 1901 blev den indstævnte Skipper frifunden. Højesteret stadfæstede denne Dom, men gav særlige Præmisses, hvori udtaltes:

Efter den indankede Doms Afsigelse er det oplyst, at der i den for Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe autoriserede Protokol under 29. Juli 1900 er indført det væsentlige Indhold af Certepartiet.

Selv om nu Bestemmelsen i Forordning 22. Decbr. 1808 § 6 maatte kunne anses for fyldstgjort ved denne Indførelse, maa dog den Omstændighed, at, som i Dommen anført, ingen af de to autoriserede Mæglere, der er Indehavere af ovennævnte Firma, selv har forhandlet eller endog blot været til Stede ved Afslutningen af Forhandlingen med indstævnte, medføre, at den omhandlede Indførelse i Protokollen og det i Overensstemmelse med den udfærdigede Certeparti i Henhold til ommeldte Forordnings § 6 ikke kan have den Beviskraft, som vilde tilkomme disse Dokumenter, saafremt de var et Udtryk for en til en autoriseret Mægler afgiven Erklæring.

Da Appellanten ikke iøvrigt har bevist den omstridte Klausuls Rigtighed, og da indstævnte maa anses efter Omstændighederne rettidig at have protesteret, vil Appellantens principale Paastand, at indstævnte dømmes til at betale Appellanten 504 Kr. 27 Øre med Renter, ikke kunne tages til Følge.

For saa vidt Appellanten, der efter Dommens Afsigelse har ført den paa Firmaets Kontor ansatte Person, som forhandlede med indstævnte, som Vidne, her for Retten har nedlagt den subsidiaire Paastand, at Sagen gøres afhængig af indstævntes Ed, findes der efter Omstændighederne heller ikke tilstrækkelig Føje til at give denne Paastand Medhold. Dommen vil derefter være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Højesteret vil Appellanten have at betale indstævnte med 300 Kr.

Injurierende Breve.

(Nord. Skibsrederforenings Cirkl.).

Betegnende Bevis for den Omhu, hvormed man i England bestræber sig for at faa en Retssag fuldt oplyst,

inden man dømmer, er den fortræffelige Procesregel, at enhver af Parterne kan forlange, at Modparten fremlægger for Retten alle Dokumenter og al Korrespondance, som angaar den foreliggende Strid. Parten, som opfordres til saaledes at lægge alle sine Kort aabne paa Bordet, maa underskrive og beedige en saakaldt „Affidavit“, hvori han erklærer at have leveret alt fra sig. Forinden det er bragt i Orden, kommer Sagen ikke videre. Denne udmærkede Regel, der burde tjene til Efterligning for andre Lande, er selvfølgelig ikke vel set af den af Parterne, der har noget, som han gerne vil lægge Skjul paa, enten fordi der i hans Papirer indeholdes Udtalelser eller andet, som stiller Sagen i et ugunstigt Lys for ham, eller fordi han deri om sin Modpart eller andre i Sagen interesserede har brugt Udtryk, som han nødig vil have skal komme til vedkommendes Kundskab. Det er denne sidste Omstændighed, der er Aarsag til, at vi her har fundet at burde henlede Opmærksomheden paa hin engelske Procesregel.

Det har nemlig af og til hændt, at man har haft Betænkelighed ved at fremme en Sag, fordi der i den Korrespondance, som skal fremlægges, er brugt Udtryk om Modparten, som vil kunne bringe Injurianten i Ansvar, hvis det kommer til Injurieredes Kundskab. Det er jo kun menneskeligt, at man i Ophidselse over en formentlig eller virkelig Retskrænkelse kan lade sig henrive til at benytte Betegnelser om sin Modpart, som man, efter en mere rolig Overvejelse af Situationen, og naar Sindets Oprør har lagt sig, ikke vilde have benyttet, og nægtes kan det ikke, at navnlig Skibsførerne ofte kommer i Lag med saadanne Folk eller lider saadan Overlast ved aabenbare Retskrænkelser eller brutal Optræden, at der kan være stor Fristelse til at benytte sig af Sprogets kraftigere Udtryk for at karakterisere Vedkommende. Men det vil alligevel være klogt at moderere sine Udtalelser, navnlig naar de nedskrives; thi er det sandt, at det en Gang udtalte Ord flyver uigenkaldeligt ud i Verden, saa er det vist, at det skrevne Ord endnu vanskeligere kan tilbagekaldes.

Navnlig er der Grund til at henlede Opmærksomheden paa, at Ord som f. Eks. „Kæltring“, som benyttes meget mere end ønskeligt og nødvendigt, utvivlsomt er injurierende. Det er ingenlunde nok til at gøre en Mand til en Kæltring, at han har en anden Opfattelse af et foreliggende Stridsspørgsmaal end den, Brevskriveren har.

Der var en Gang en Skibsfører, som skrev til sin Reder, at Havnemesteren paa en eller anden amerikansk Plads havde afkrævet ham en Afgift, som han (Kaptajnen) forment, han ikke var forpligtet til at betale. Da han beklagede sig for Havnemesteren, forklarede denne, at han havde opkrævet Afgiften i 20 Aar, hvilket han ansaa som Bevis for, at det var berettiget og rimeligt at opkræve den. Kaptajnen derimod forment, at dette kun var Bevis paa, at Havnemesteren havde været en „Kæltring“ i 20 Aar, hvilken Opfattelse han ogsaa tilkendegav Havnemesteren (mundtlig) og sin Reder (skriftlig).

Dette er en altfor kraftig Maade at tilkendegive sin Mening paa, men det er kun et enkelt Eksempel ud af mange, som vi kunde anføre for den alt for overdrevne Brug, der gøres af saadanne altfor stærke og utvivlsomt injurierende Betegnelser, som vi derfor advarer mod.

Dampskibet „Ajax“s Havari.

Dampskibet Ajax' Fører, Kaptajn J. Brorson, har til sit Rederi, Dampskibsselskabet Torm, indberettet følgende, dateret Flekkefjord d. 30. Decbr. 1901:

Som telegraferet, ankom vi her igaar med brækket Trykbæreaksel. Akslen brækkede d. 24. Fm. c. Kl. 10 midt i Nordsøen med SSO Storm og høj Sø og gik lige tværs over, saa Maskinen tog et svært Rous inden der kunde lukkes for Dampen. Vi fik derefter straks Skrueraksen nogenlunde spændt fast, da samme fra Skruens Slag i Søen stadig løb frem og tilbage, og gik saa i Gang med at reparere Akslen saa godt det kunde lade sig gøre. Bruddet var i Trykbæringen imellem de to agterste Trykringe paa Akslen, i hvilke der blev mejslet 4 2 $\frac{1}{2}$ brede Huller ned til Akslen, og deri blev saa indlagt paa tværs af Bruddet 2 Kiler, lavede af vore Ankerspilspager og en Krydshovedbolt. Kilerne blev drevet ned med svær Kraft og bag efter Kanterne af Ringene nitted hen over Kilerne. Der arbejdedes uafbrudt i omtrent 4 Døgn, og først den 28. Mg. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ kunde vi begynde at bruge Maskinen igen med langsom Fart, 42 Omdrejninger (ellers 86), og da Vinden da var VSV styrede vi øst efter med en 5 Mils Fart med alle Sejl til, men Vinden trak sig atter mere sydlig, og Natten mellem d. 28. og 29. tiltog den til Storm fra SSO og SO; vi fik da Ryvingen i Sigte i NO. Skibet drev nord efter og kunde ikke gøre Fremgang; da jeg var bange for, at Kilerne skulde knække, holdt jeg af rundt Næsset efter Lister. Vinden var SO to O med fuld Snestorm igen, og det kneb med at styre, da vi skulde rundt Lister, og vi maatte da øge Farten lidt. Julenat og Juledag haard SO Storm, og Skibet drev meget nord efter. Juledag fik vi en Trawler, „Carthagera“ af Grimsby, i Sigte og signalerede til ham om Assistance, da Skibet drev saa meget nord paa, samt den paabegyndte Reparation af Akslen var meget tvivlsom. Vi udfyrede til Luvart 2 Gange en Redningsbøje i en tynd Line, hvortil var paastukket en Vipjolletrose og senere Kablet; begge Gange fik han Bøjen, men Linen sprang. 3dje Gang firede vi en Bøje ud i Vipjolletrossen alene, men under hans Forsøg paa at fiske den, fik han en vældig Braadsø over, hvorefter han opgav det, men holdt sig ved os til om Natten Kl. 2, da han forsvandt i nogle orkanagtige Byger, og vi saa ham ikke mere; sandsynlig har han ikke mere kunnet holde af i den brydende Sø. Søen var jo aldeles forfærdelig, da Vinden stadig skagede rundt imod Solen. Skibet drev atter syd efter, og 4 Timer før Reparationen var færdig passerede tæt agten om os Leithbaaden paa Rejse til Kjøbenhavn, men da var vi omtrent sikker paa, at vi kunde bruge Maskinen igen. I de 4 Døgn saa vi ellers ingen Dampere. Vi forsøgte at naa en Reparationshavn, enten Gøteborg eller Helsingør, men overfor disse forfærdelige Vejrforhold var vi magtesløse.

De vigtigste maritime Begivenheder i Aaret 1901.

(Sluttet.)

Ogsaa Skibsfarten paa Tyrkiet forøges mere og mere for det tyske Flags Vedkommende. Den tyske Levant Linje udvikler sig med forbavsende og for Konkurrenterne foruroligende Hurtighed; den opkøber andre Selskabers Skibe, der hidtil har besørget Kystfarten, bemægtiger sig mere og mere denne Fart og favoriserer selvfølgelig de tyske Produkter. I disse Egne er det derfor gaaet tilbage baade for det engelske, franske, østrigske, ja selv det græske Flag.

I April Maaned blev Hamburg—Amerika Linjen forøget med 6 Dampere paa 13,400 Tons. Den 1. Maj bestod Selskabets Flaade af 104 Dampere paa 1/2 Million Tons, hertil kom saa i Løbet af Maj de 7 Dampere fra

Atlas Linjen foruden alle de Fartøjer, der var under Bygning. Nordtyske Lloyd havde samtidig 6 ny Paketbaade paa 7,000 à 8,000 Tons under Bygning i Stettin, Danzig og Geestmünde, og ialt stod 30 store tyske Dampere paa Bedding. I 1902 vil Hamburg—Amerika Linjen ogsaa være Jordens største Dampskibsselskab med 117 Paketter paa c. 600,000 Tons; det besørger Trafiken i alle Farvande ved Hjælp af 25 Linjer.

I hjemlige tyske Havne gaar Skibsfarten rask frem; i Hamburg gik det tyske Tonstal i 1900 frem med 379,000 Tons, medens det engelske aftog med 204,000 Tons og dette til Trods for en tilfældig Tilførsel af engelske Kul; ellers vilde Tilbagegangen have været endnu større. Det tyske Flag har saaledes helt faaet Overtaget og raader over 77% af hele Handelen. Til Sammenligning tjener, at Frankrig i sine egne Havne raader over knap en Fjerdedel.

Hamburgs Havn har udviklet sig mere og mere i Løbet af 1901; dens Flaade forøgedes med 18 Sejlskibe (21,000 Tons) og 50 Dampere (111,000 Tons), næsten alle ganske ny; de fleste Dampere har en Gennemsnitsalder paa 5 à 6 Aar. Af Sejlskibe er Potosi endnu det største, men der bygges i Geestmünde en femmastet Raasejler paa 8,245 Tons, 122 Meter lang, 16.3 Meter bred og 10.2 Meter dyb; den er altsaa et Par Tusind Tons større end Potosi. Jordens største Sejler bliver det maaske ikke, thi i Frankrig tænker man i Rouen paa at bygge et femmastet Sejlskib paa 9,000 Tons.

Frankrig har i Aarets Løb stadig fortsat Bygningen af Sejlskibe i stor Maalestok og stiftet ny Sejlskibsselskaber, der mulig kan betale sig, saa længe Statsunderstøttelsen bestaar; det ene Staalsejlskib efter det andet løber af Stablen. I Juni grundlagdes dog et fransk—kanadisk Dampskibsselskab, som ogsaa skulde bestaa i Kraft af Regeringens Præmier, men en af Selskabets Dampere forliste allerede i Juli Maaned.

I Juli og Avgust løb 8 store Dampere af Stablen: Loire, Marie-Thérèse og 6 af Admiral-Klassen paa 5,400 Tons og 118 Meter lange. Disse Dampere afgaar den 25. hver Maaned fra Dünkirken og gaar gennem Suez til Kina; de tilhører La Compagnie des Chargeurs Réunis.

I Oktober gjorde La Savoie den hurtigste Rejse over Atlanterhavet fra Havre til New York, som nogen fransk Damper endnu har gjort: paa 6 Dage og 10 Timer med 20,6 Knobs Fart, og paa Hjemfarten 6 Dage 3 Timer; Deutschland har holdt 23½ Knob over Atlanterhavet. La Savoie, som er ganske ny, tilhører La Compagnie Générale Transatlantique; den er paa 11,640 Tons og har en Længde af 177 Meter; ind. HK. er 23,000, og den er beregnet til at kunne løbe 22.6 Knob.

For Øjeblikket sysler man i Frankrig med Ideen om at faa en Kanal i Landet gennem Rhone- og Seinedalen for at forbinde Nordsøen og Middelhavet. Man husker paa, at selv om Tyskland maatte anvende 400 Mill. Kr. paa at gøre Rhinen farbar, steg Trafiken paa Floden fra 4 Mill. Tons i 1870 til mere end 60 Mill. i 1901.

I Rusland har man i Sinde at forbedre St. Petersborgs og Kronstadts Havne. Den første skal udelukkende være for Handelen og den sidste skal anvendes til Krigshavn, saaledes som det allerede er sket i Sortehavet, hvor Sebastopol er Krigs- og Theodosia Handelshavnen. Hangø Havn skal ogsaa forbedres og gøres større ligesom Rigas, Vindaus og Libaus Havne, der naturligvis allesammen i Fremtiden bliver haarde Konkurrenter for St. Petersborg.

I Efteraaret har man i St. Petersborg gjort Forsøg med Isbrydere, for at kunne anvende dem i den isfri Aarstid. Hvert Aar optræder der hyppigt Ildebrande mellem alle de paa Volga tæt sammenstavede Fartøjer, hvilket foraarsager store Tab; man har nu indrettet

Bryderne til at vædre og løbe de Fartøjer i Sænk, hvori der allerede er Ild, og samtidig forsynet Bryderne med rigelige og kraftige Slukningsmidler til Dæmpning af Ildebrande.

I Østrig-Ungarn gjordes i det forløbne Aar store Anstrengelser for Skibsfartens Fremtid. Paa engelske Værfter havde Landet 14 store Dampere paa over 30,000 Tons under Bygning, og østrigsk Lloyd afskaffer gammelt Materiel og udvider sin Flaade betydeligt med ny og moderne Skibe. Det maa erindres, at man ogsaa her er inde paa det ulyksalige Præmiesystem, der indførtes efter Frankrigs og Italiens Eksempel.

Østrig-Ungarn har forbedret de to Hovedhavne Triest og Fiume og gør alt, for at sætte dem i saa god Forbindelse med Indlandet som mulig.

Den største Damper i Østrig er Lloyddamperen Austria paa 5,000 Tons, den hurtigste er Bohemia, som løber 17 Knob; Flertallet af Damperne er bygget i det sidste Decennium. I Ungarn er Borneo den største Damper; den tilhører Orient Linjen og maaler 2,148 Tons.

Efter at have omtalt alle disse forskellige Forhold er det naturligt at erindre om det store Fremskridt, der den 1. Januar 1902 er gjort i international Signalering, idet Brugen af den ny Signalbog blev obligatorisk fra den Dag, medens det i 1901 var tilladt at benytte den, for at gøre sig fortrolig med det ny System. Det synes, som om dette Prøveaar har talt til Gunst for den reviderede Signalbog, der, saa vidt os bekendt, ikke er bleven uheldig bedømt nogetsteds.

Mærkelig Retsafgørelse i Antwerpen.

Fleere Modtagere.

Nordisk Skibsrederforening har fra sine Agenter i Antwerpen modtaget følgende om en der for nylig falden Dom:

Det er hidtil altid bleven antaget, at naar der for Losning af en Damper var fastsat et bestemt Antal Dage, maatte Kaptajnen gøre sin Fordring for Overliggedagene gældende mod de Modtagere, som havde losset, efter at Liggedagene var udløbne. Paa samme Maade stillede Forholdet sig, naar Losningen skulde foregaa „according to custom of the port“, idet Antallet af Dage er fastsat af „Chambre de Commerce“ efter Damperens Størrelse og Ladningens Beskaffenhed; ogsaa i dette Tilfælde havde Kaptajnen kun Forpligtelse til at gaa frem mod de Modtagere, hvis Gods ikke var udlosset ved Udløbet af Liggedagene.

Dommen af 23. Februar 1900, der nu er stadfæstet af Appelretten, betyder en fuldstændig Omvæltning i disse Forhold.

Der fastslaas nu, at hver Modtager har Lov til at bruge en Brøkdæl af det bestemte Antal Dage, i Forhold til hans Del af hele Lasten, og at Kaptajnen maa protestere, hvis en Modtager bruger mere end sin Andel af Tiden; dette er i og for sig ulogisk, idet det meget vel kan hænde, at Kaptajnen forlanger demurrage af en enkelt Modtager, som har brugt mere end den Tid, der tilkommer ham, men at hele Skibet alligevel kan blive udlosset indenfor det bestemte Antal Dage og saaledes ikke har Krav paa demurrage.

I al Fald er Sagen meget farlig, alene af den Grund, at det er meget vanskeligt at bestemme, hvor megen Tid der bør tilstedes hver enkelt Modtager, at kontrollere, om han overstiger sin Tid, og at gøre sin Ret gældende overfor ham. I Virkeligheden bliver det næsten umuligt

for Kaptajnen at gøre sin Ret gældende i Tilfælde af, at Skibet ikke er udlosset i rette Tid; i det mindste burde en saadan Afgørelse ledsages af en Lov, der fritager alle Parter for Protest og retslige Formaliteter i demurrage Spørgsmaal.

Det er ikke muligt at sige, om og naar en saadan Lov kan ventes at blive til.

For i Mellemtiden at sikre Skibenes Ret, burde en Klausul af omtrent følgende Ordlyd indføres:

„Demurrage, if any, to be due and paid without any preliminary protest, parties being dispensed of any legal formality.

In the event of several parcels being stowed in one hold or place, demurrage, if any, to be paid to the Captain by the receivers whose goods remain on board after the expiration of the laydays, without prejudice of their right of redress against any such receivers who may be answerable for the delay incurred; any customs of the port to the contrary notwithstanding.“

Søgaende Lægtre.

Beretning fra den kgl. Generalkonsul i Christiania, dateret d. 21. November 1901.

Med Hensyn til søgaende Lægtre tillader Generalkonsulatet sig at indberette, at man har indhentet Oplysninger i Frederiksstad om det derværende Lægterkompagni, og erfaret, at samme benytter c. 40 til 50 Aars gamle afriggede Træskibe paa fra 400 til 600 Register-Tons Størrelse, hvilke under de nuværende Forhold næppe kan anslaaes til større Værdi end 4,000 til 6,000 Kr. Stykket.

I Foraaret paatog nævnte Kompagni sig Transport fra Finland til Danmark af c. 2,000 Petersborger Standart Trælaster; dets Dampskib bugserede Lægteren op til Finland og afhentede samme, naar Lasten var om Bord; ialt udførtes fem Ture, som foregik uden Uheld; men ofte var Rejserne lange paa Grund af Uvejre, der havde gjort det nødvendigt at søge Havn undervejs.

Efter hvad der meddeles, har Resultatet ikke svaret til Forventningerne. Fragten var c. 20 Kr. pr. Stand., men der er medgaaet mere til Laste-, Losse- og Havnepenge etc. end paaregnet, og nogen nævneværdig Fortjeneste har man næppe haft. Kompagniet haaber imidlertid med den indvundne Erfaring at skulle kunne opnaa bedre Resultater i Fremtiden, forudsat at Fragterne, som i de sidste Tider har været i stadig Nedgang, ikke bliver alt for lave. De ovennævnte Lægtre har tidligere gaaet i Fragtfart inden Fjords og delvis langs Kysten med Mursten og Træ; men denne Trafik er saa godt som ophørt paa Grund af den betydelige Indskrænkning i Murstensfabrikationen.

Iblandt Trælasteksportørerne i Frederiksstad skal der have været Tale om at bygge fladbundede Staal-lægtre til Transport af Trælaster over Nordøen, væsentlig beregnede paa de mere grundede Havne i England og Holland; men endnu siges der ikke at være Udsigt til, at Planen realiseres.

Det skal tilføjes, at der i Porsgrund er under Bygning for et Selskab i Skien en Damplægter med c. 150 Tons Lasteævne og 6 Fods Dybgaende, beregnet paa Fragtfart med Petroleum, Mel, Træmasse og Papir.

Kopi af Brev, dateret d. 25 November 1901 fra Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag.

Deres ærede af d. 20. ds. har vi haft Fornøjelsen at modtage og tillader vi os at meddele Dem, at vi er meget

tilfredse med vore Østersølægtre og har Trafiken gaaet hele Saisonen uden nogen Afbrydelser. Den ene blev oplagt for c. 2 Uger siden, og den anden bør indtræffe fra Lübeck i Dag, for efter endt Losning at blive oplagt. Vi har erfaret i Aar, at Bugsering i haard Storm er mulig, uden at Trossen springer, hvilket indtraf hyppigt i Fjor i mindre haardt Vejr, og turde Aarsagen være Mangel paa Kendskab til Bugsering.

Som Bugserbaad i Aar har vi benyttet vor Dampbaad „Algir“, som samtidig har været lastet.

Prammenes Dimensioner m. m. er: Længde 150 Fod, Bredde 27 Fod, Højden fra Siderne 12 Fod 3 Tm., Reg.-Tons 386, laster 750 Tons d. w., Dybgaende fuld Last 10½ Fod, tom 6 Fod, Besætning: Kaptajn og 4 Mand.

Den nordamerikanske Konsul i Stettin har under 24. September 1901 sendt sin Regering følgende Indberetning:

Den søgaende Jærnlægter, undertiden rigget med Enkelt-Sejls Master og med en Ladeævne af fra 500 til 1,350 Tons Dødvægt, er en vigtig Faktor i Nord- og Østersøens Trafik. Tyske Dampskibskompagnier gjorde først en udstrakt Brug af dem kort efter Aabningen af Nord-Østersø Kanalen, der havde skabt en bekvem Forbindelse mellem de tvende Have. Nu er disse Lægtre i Brug i England, Rusland, Norge, Sverrig og Danmark.

Nordtyske Lloyd og Hamburg-Amerika Linjen har hver en lille Flotille af Lægtre.

Danmark har en Flaade, der farer mellem Tyskland, Norge og Sverrig. For ganske nylig har et tysk Dampskibsselskab ladet bygge 2 Staal-lægtre af omtrent 700 Tons d. w. til at løbe mellem Stettin og Sverrig. En lille Bugserbaad er stadig paa Færde, enten slæbende en tom Lægter fra Stettin eller bringende en lastet tilbage.

Hovedfordelene ved disse Sø-lægtre siges at være: Smaa Driftsudgifter (Besætningen bestaar af 3 à 4 Mand); lille Dybgaende; hurtig Losning og Lastning (hele Dækket er saa at sige en stor Luge); ringe Anskaffelses-Kapital, sammenlignet med Dampere af samme Drægtighed, billige Vedligeholdelsesudgifter.

Alle de vigtigere tyske Havne anvender Sø-lægterne. Nord-Østersø Kanalen, Dortmund-Ems og Elb-Trave Kanalen letter i høj Grad den praktiske Brug af disse Lægtre. Paa Rhinen gaar de saa langt som til Köln og i adskillige Tilfælde er de gaaet over Havet til Bordeaux.

Det tysk-russiske Nafta Import-Kompagni paatænker Erhvervelsen af Tank-Lægtre paa c. 1,400 Tons Ladeævne til Anvendelse ved Fordelingen af Produktet.

Generalforsamlinger.

Søfolks Tøassurance-Forening „Neptun“ i Marstal har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Købmand And. Rasmussen, oplæste Regnskabet. I 1901 var der 485 Interessenter mod 490 forrige Aar. Udbetalt Aktieret til 22, ny indkomne 17.

Indtægt: Præmier og Indskud 6,151 Kr., Renter 449 Kr., Refundering fra „Arken“s Rederi for C. Hansen 286 Kr.

Refundering fra „Niels Juel“ for Kaptajn og Styrmand 100 Kr. Udgift: Til Afvikling af ældre Havarier Saldo 751 Kr. 11 ny Havarier 2,738 Kr., Udbetalt Dividende 1,586 Kr., Udbetalt Aktieret 296 Kr., Udbetalt til Administration 23 Kr., Forretningsførerens Løn 169 Kr., Tilført Reservefondet 1,423 Kr.

Der indestaar saaledes i Sparekassen 3,003 Kr. mod 11,580 Kr. forrige Aar, medens Aktieret-Kontoen er nedskreven til 6,998 Kr. mod 7,769 Kr. forrige Aar, hvorved Dividenden bliver 3 pCt. for Aar 1901.

Kolding gensidige Søassurance-Forening har afholdt aarlig Generalforsamling. Den samlede Forsikringssum var 15,260 Kr. paa 27 Skibe. Der udbetaltes for Aaret 1901 for Havarier 1,560 Kr.

Det vedtoges, at alle i Foreningen værende Skibe indmeldes i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Fragtmarkedet.

Der er ingen nævneværdig Forandring indtraadt nogetsteds. En vis Stilhed gør sig gældende overalt, undtagen for Kulbefragtningernes Vedkommende, og der er navnlig fra Wales sluttet en Masse Skibe. Med Undtagelse af ret ubetydelige Stigninger til enkelte Middelhavspladser er der dog ingen Fremgang i Raterne at konstatere, og da Hjemfragterne gennemgaaende stadig væk er meget tarvelige, kan der kun i sjældneste Tilfælde blive Tale om nogen Profit. Sortehavet er lavere, og for Odessas Vedkommende er der oven i Købet „turn“, saa at ankommende Dampere for Tiden maa vente mindst 14 Dage, inden de kan faa Last; endvidere vedvarer Disputen om det ny „Berth“-Konossement, idet Befragterne haardnakkede holder fast paa de gamle Betingelser, og Forholdene er jo saaledes ingenlunde oplivende. Fra de nordamerikanske Østkysthavne sluttet ganske forbavsende lidt; Bomuldsafskibningerne er næsten ophørte, Kul og Trælaster offereres yderst sparsomt, og hele Kornlaster er ikke til at opdrive. Østen og Sydamerika er ogsaa meget stille. Ser man hen til de Markeder, som ligger os nærmere og som mere interesserer os Danske, nemlig Nord- og Østersømarkedet, saa frembyder disse et saare trist Skue. Kulfragterne til Danmark og Østersøpladserne er faa og usle, og tilbage fra Østersøen er der saa at sige ikke en Fragt at opdrive, som kan levne selv den mest beskedne Fortjeneste; ja, kan der slippes fra Rejsen uden Tab, kan en Røder endda prise sig heldig, thi selv om han ved en eller anden god Kombination endelig har sluttet en Fragt, som paa Papiret viser en ubetydelig Fordel eller maaske lige kan balancere, saa skal der blot en daarlig Ekspedition eller en lang Rejse til for at forandre dette til et sørgeligt Underskud; og at den Slags ikke forud kalkulerede Begivenheder saare let indtræffer paa denne Aars-tid, ser man desværre Eksempler paa næsten hver Dag. Nu er desuden Fyrbøderstrejken en Kendsgerning, og da Udsigterne til en Bilæggelse af samme ikke er særlig lyse, medens disse Linjer skrives, og det endog tegner til, at andre Arbejdsgrene, som staar i Forbindelse med Skibsfarten, vil blive dragne med ind i Striden, er Situationen i Øjeblikket noget uklar og langt fra tilfredsstillende. En Del danske Dampere er blevne lagt op i den sidste Tid, og flere vil ret snart følge efter.

Det østlige Marked er maaske det bedste for Tiden. Tønen er fast, men der gøres ikke særlig mange Befragtninger. Fra Bombay og Kurrachee er Raterne lidt højere, og er der fra først nævnte Plads betalt 16/ til London pr. Februar. Fra Kurrachee kan faas 16/ & 16/3 til udsøgt Havn. Risfragterne er uforandrede paa Basis af 21/6 pr. Februar fra Burmah til udsøgt Havn. For Kul er sidst betalt 5 Rupees fra Calcutta til Kurrachee.

Sortehavet er stille, og Raterne viser overalt en Tilbagegang. Begøret indskrænker sig til Januar og

Februar Tonnage, og for saadan betales fra Odessa c. 9/ til udsøgt Havn. Fra Sulina er der sidst sluttet til 9/6 & 10/ N. C., 10/6 Hamburg. For Afskibning til Foraaret er der fragtet nogle enkelte Dampere fra Donauen til 12/3 & 12/4¹/₂ N. C., option 2 danske Havne 14/3.

Middelhavet er uforandret flovt. De fleste Befragtninger, som effektueres, er for Erts, og herfor er sidst betalt 6/6 Elba/Glasgow, 7/9 Limiona/Glasgow, 8/6 Ergasteria/Grimsby, alt med „free dispatch“. For Fosfat noteres 9/ fra Sfax til London eller Kings Lynn, og for Esparto 13/ fra Oran til Firth of Forth. Alexandria er vedvarende stille; der er sidst betalt 9/ for Bomuldsfrø til direkte engelsk Havn. Bilbao flov paa Basis af 3/10¹/₂ til Cardiff.

Amerika har ikke i lang Tid været saa forretningsløs som i Øjeblikket, og de Rater, hvortil der nu sluttes, er yderst tarvelige. For Bomuld fra Savannah til Liverpool eller Manchester var den sidste Afslutning til 23/9 pr. Februar, hvilket er over 2 shilling lavere end for en Maaned siden. Paa Netto Charter gøres meget lidt; der er sidst betalt 10/1¹/₂ fra Golfhavn til U. K. eller Kont. pr. Januar. Ligeledes Kulfragter er meget knappe og Raterne lave, som f. Eks. 9/6 fra Norfolk til La Plata. Tømmerfragter fra Golfen er heller ikke rigelige; der er sidst betalt 85/ til Holland pr. Februar, som kan gentages. Fra de kanadiske Pladser gøres ingen Befragtninger for Tiden.

Argentina er fastere, baade for prompt og senere. Pr. April/Maj kan faas 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. og samme Rate er ogsaa betalt for prompt Tonnage. Fra Buenos Ayres kan faas c. 15/ og fra Bahia Blanca 16/. Der har været fragtet en Del Dampere fra Sydamerikas Vestkyst til U. K. eller Kont. og betales der 25/ & 26/ pr. Februar/Marts.

Østersømarkedet er i en elendig Forfatning. Den eneste Havn, hvorfra der eksporteres noget af Betydning, er Libau, men Raterne herfra er lave, nemlig 9 d. Havrebasis til London, Leith eller Rotterdam, 1/0³/₄ d. Rouen, 9/6 pr. Load Pitprops til Boness. Riga har meget lidt at byde paa, og da der nu ogsaa er indtraadt Kulde, er denne Plads noget risikabel. Der noteres 10¹/₂ d. for Korn og 23/ D/B. til London, Frcs. 19 Hør, Frcs. 25 D/B. og Props til Dunkirk eller Ghent. Reval er stadig forretningsløs. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis til London, Rotterdam eller Antwerpen, og fra Neufahrwasser til Liverpool 6/6 for Sukker. Pr. f. o. w. noteres 20/ D/B. Sundsvall/Grangemouth og 21/6 D/B. Räfsø/Aberdeen.

Kulmarkedet er paa det nærmeste uforandret, og der har i den forløbne Uge, særlig fra Wales, fundet en stor Del Befragtninger Sted. Fra Cardiff betales følgende Fragter: Aarhus 4/3, Helsingør eller Frederikshavn 4/6, Genua 5/4¹/₂ & 5/6, Neapel 5/6, Barcelona 6/9, Malta 4/, Djibouti 9/, Colombo 10/, Bombay 8/10¹/₂, La Plata 9/6 & 9/9, Bahia Blanca 10/3. Fra Tyne er sidst sluttet til Malmø 4/6, Genua 5/3 & 5/4¹/₂, Port Said 5/, og over Saisonen 1902 er sluttet Kontrakt for 30,000 Tons til Bordeaux & 4/1¹/₂ pr. Ton. Fra Burntisland er sluttet til 4/7¹/₂ Kiel, 4/6 Svendborg, 4/3 Fredericia, og fra Methil til 4/ Libau, samme Rate Kjøbenhavn.

Personalia.

Agent N. Petersen begravdes d. 9. ds. i Marstal under overordentlig stor Deltagelse. Blandt den store Mængde Kranse saas signerede Kranse fra Nordisk Skibsrederforening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Marstal Skipperforening, Fanø Skibsrederforening, Marstal Kommune og Lodskommissionen.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Agent Pet ersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzø, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fanø, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henrik Knudsen.</i>
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen.</i>
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg.....	—	<i>J. Antoft.</i>
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen.</i>
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg.</i>
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz.</i>
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling.</i>
Odense.....	—	<i>E. Kjørboe og C. Knudsen.</i>
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen.</i>

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn</i>
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt, Dragør.</i>
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.</i>
Rødvig.....	„	<i>J. P. Nielsen, Rødvig.</i>
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen, Nyord, Stege.</i>
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen, Vordingborg.</i>
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen, Bandholm.</i>
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed, Rønne.</i>
Midtfyen.....	„	<i>M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.</i>
Sydfyen.....	„	<i>Th. Nielsen, Svendborg.</i>
Østfyen.....	„	<i>W. Iversen, Nyborg.</i>
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.</i>
Nordfyen.....	„	<i>C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.</i>
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen, Marstal.</i>
Syddjylland.....	„	<i>P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.</i>
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen, Aarhus.</i>
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.</i>

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

Ugens Havarier.

Inga, Dpsk. af Kjøbenhavn, er forlist i Isen ved Røde Huuk Nordlandet, Island. Mandskabat er reddet.

Torbay, Dpsk. af Dundee, er paa Rejsen fra Helsingfors til Sunderland indkommet til Frederikshavn med utætte Ventiler, forårsaget ved Grundstødning i botniske Bugt. Skibet udpumpes og forsynes med Sandballast, dokker i Sunderland.

Mars, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Odense til Wismar i Ballast grundstødt ud for Wismar.

Milo, Dpsk. af Hull, der d. 27. December f. A. grundstødte ud for Kastrup, er bragt flot af Svitzers og ind hertil.

Fornæs, Kvase af Grenaa, er d. 13. ds. drevet ind mod Gilleleje Havn, idet Fortøjningskæden sprang. Kvasen er meget beskadiget og bliver rimeligvis Vrag. Mandskabat er reddet.

Canada, Dpsk. af Kjøbenhavn, er grundstødt ved Maasluis.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Alma, 59 R. T., er af Kapt. F. V. Hansen af Thuro solgt til Kapt. J. C. Jørgensen af Kragnæs for 8,000 Kr.

Sk. Havnymfen af Rødvig, 80 R. T., bygget 1889, Klasse A. 1., er gennem Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau solgt til Sverrig for 12,000 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. Hekla, Holst, afgik fra Christiania 31. Decbr., best. til New York. — Leopold II, Lepper, ankom til Kbhvn. 12. Januar. — Nicolai II, Ørum, ankom til Kbhvn. 14. Januar. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 1. Januar, best. til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til New York. — Douro, Mortensen, afgik fra Memel 2. Januar, best. til Oporto. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Reval 7. Januar, best. til Dunkirk.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 9. Januar. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til New York 10. Januar. — Arno, Strubberg, afgik fra Bremerhafen 11. Januar, best. til Reval. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Newcastle 13. Januar. — Chr. Broberg, Harder, afgik fra Gibraltar 10. Januar, best. til Kbhvn. — Christian IX, Møllerup, ankom til Pillau 14. Januar. — Dagmar, Gade, ankom til Aberdeen 13. Januar. — Florida, Koch, afgik fra Newfahrwasser 29. Decbr., best. til New York. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 10. Januar. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 12. Januar, best. til London. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Kbhvn. 15. Januar, best. til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, i Reval. — Island, Skjødt, afgik fra Christianssand 31. Decbr.,

best. til New York. — Jolantha, Sørensen, ankom til Libau 13. Januar. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 11. Januar. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 11. Januar, best. til New York. — Kiew, Jacobsen, afgik fra Frederikshavn 12. Januar, best. til London. — Kursk, Møller, ankom til Hamburg 11. Januar. — Laura, Aasberg, afgik fra Kbhvn. 14. Januar, best. til Island. — Louise, Rasmussen, ankom til Pillau 9. Januar. — Louisiana, Wulff, afgik fra New York 11. Decbr., best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Boston 7. Januar. — Moskov, Rohde, afgik fra Messina 14. Januar, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Bordeaux 14. Januar, best. til La Rochelle. — Nordjylland, Krag, afg. fra Kbhvn. 14. Januar, best. til Island. — Norge, Gundel, ank. til Kbhvn. 12. Januar. — O. B. Suhr, Egense, afgik fra Antwerpen 14. Januar, best. til Kbhvn. — Olga, Frandsen, ankom til London 10. Januar. — Omsk, Müller, afgik fra Bremen 9. Januar, best. til Reval. — Perm pass. Holtenu 11. Jan., best. til Libau. — Pregel, Olsen, afg. fra Libau 12. Jan., best. til Hull. — Thyra, Fischer, ank. til Liverpool 8. Januar. — Valdemar, Kofod, ank. til Manchester 13. Januar. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 12. Januar. — Vesuv, Meldahl, ankom til Libau 6. Januar.

Constantin, Niersøe, afgik fra Newcastle 15. Januar, best. til Aarhus. — Ficara, Thøgersen, afg. fra Newcastle, 15. Januar, best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 16. Jan., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 15. Januar, bestemt til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 15. Januar, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 16. Januar, best. til Newcastle — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 15. Januar, best. til Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 15. Januar, bestemt til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Burntisland 10. Januar. — Frode, Wrisberg, ankom til Cardiff 7. Januar. — Sigurd, Mahnke, afgik fra Sharpness 14. Januar, best. til Cardiff. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Libau 9. Januar, best. til London. — Erik II, Hveysel, ankom til Buenos Ayres 13. Januar. — Knud II, Hansen, ankom til Libau 9. Januar. — Skjold, Schmidt, ankom til Newcastle 31. Decbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 11. Januar best. til Kbhvn. — Ragnar, Holst, afgik fra Antwerpen 10. Januar, best. til Sunderland. — Volmer, Riber, ankom til Methil 10. Januar. — Dan, Tofte, ank. til Boness 11. Januar. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 4. Januar. — Olaf, Petersen, ankom til Montevideo 14. Januar. — Svend II, Risø, afg. fra Cardiff 14. Decbr., best. til La Plata.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Frederikshavn 8. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Frederikshavn 7. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Bilbao 10. Januar. — Russ, Jensen, ankom til Antwerpen 6. Januar. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kapstadt 30. Decbr., best. til Durban. — Eduard Bary, Fagerlund, afgik fra Gibraltar 29. Decbr., bestemt til Dundee. — Baron Driesen, Laurentz, ank. til Port Arthur 22. Decbr. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Port Said 27. Decbr., bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Aine, Rathje, ankom til Sevilla 13. Januar. — Kamma, Pedersen, afgik fra Newport 11. Januar. — Elna, Leth, afg. fra Bona 10. Jan. — Therese, Christensen, afgik fra Cardiff 4. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, ank. til Burntisland 13. Januar. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Spezia 14. Januar. — Vøring, Krohn, pass. Konstantinopel 13. Januar, bestemt til Novorossisk.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Alexandria 12. Jan. — Niobe, Schmidt, ankom til Ipswich 11. Jan. — Nancy, Nielsen, ank. til Kings Lynn 4. Jan. — Nautik, Mortensen, afg. fra Newcastle 6. Jan., bestemt til Bona. — Nordseøen, Gram, afg. fra Liverpool. 14. Jan., bestemt til Cardiff. — Nexos, Sørensen, ankom til Ostende 12. Jan. — Nora, Jørgensen, pass. Blyth 14. Jan., best. til Las Palmas. — Neptun, Winther, ankom til Newcastle 13. Jan. — Nerma, Nielsen, afgik fra Hamburg 9. Jan., best. til Greenock. — Alia, Nørby, ankom til Esbjerg 12. Jan.

Nordseøen. Nordland, Petersen, afg. fra Grangemouth 11. Januar. — Holland, Lund, ankom til Warkworth 11. Januar. — England, Andresen, ank. til Korsør 11. Januar.

Urania. Ekliptika, Nielsen, afg. fra Cardiff 11. Januar. — Mars, Petersen, ank. til Wismar 11. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Lübeck 10. Januar ank. til Königsberg 13. Januar. — Fyen, Hansen, afgik fra Grimsby 8. Januar, ankom til Kjøbenhavn 11. Januar. —

Hafnia, Troensegaard, ank. til Rotterdam 12. Januar. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Lübeck 12. Januar, best. til Riga.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Dunkerque 10. Januar, ankom til Barry 13. Januar. — Britannia, Poulsen, ank. til Bergen 13. Januar.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Ergasteria 12. Jan. best. til Limassol (Cypern).

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Reval 12. Januar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Brunsvick 3. Januar, best. til Havre. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Libau 8. Januar. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Methil 13. Januar, best. til Kbhvn. — Jomsborg, Kühl, ankom til Moss 11. Januar. — Kronborg, Eriksen, ankom til Odessa 9. Januar. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Las Palmas 8. Januar, bestemt til Antwerpen. — Søborg, Fischer, ankom til Campana 20. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ghent 14. Januar. — Stjerneborg, Lundgren, afgik fra Newport 8. Januar, bestemt til Sevilla. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Rouen 14. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 14. Januar, best. til Greaker. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 6. Januar. — Marselisborg, Andersen, ank. til Hamburg 13. Januar. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Genua 9. Decbr. best. til Sevilla. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Ghent 11. Januar. — Ulfborg, Hveysel, ankom til Rosaria 13. Januar. — Vordingborg, Petersen, ankom til West Hartlepool 9. Januar.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 14. Januar, bestemt til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, afgik fra Neapel 10. Januar, best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet Torm. Hermia, Sørensen, afg. fra Kiel 11. Jan., best. til Methil. — Alice, Hansen, afgik fra Korsør 10. Januar, best. til Boness. — Bornholm, Jørgensen, afgik fra Methil 12. Jan., best. til Kjøge. — Nauta, Madsen, afgik fra Kiel 13. Jan., best. til Newcastle. — Rønne, Hintze, ankom til Libau 10. Jan.

Danmark. Rolf, Madsen, ankom til Kbhvn. 13. Jan. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Kbhvn. 12. Jan., best. til Grangemouth. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 13. Jan. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Dunkirk 14. Jan., best. til Burntisland. — Hamlet, Sommer, afgik til Burntisland 12. Jan., best. til Pillau. — Helge, Olsen, afgik fra Kbhvn. 14. Januar, best. til Blyth.

Æra. Enigheden, Svane, ank. 10. Jan. til Memel. — Energi, Nielsen, ankom 11. Jan. til Methil.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Riga 5. Jan. — London, Bom, afgik fra Riga 5. Jan., best. til Rouen. — Paris, Nielsen, afgik fra Königsberg 10. Jan., best. til London.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 11. Januar. — Kai, Thomsen, afgik fra Tyne 10. Jan., bestemt til Aarhus. — Clara, Jensen, afgik fra Libau 12. Jan., best. til London.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 3. Januar, best. til Rouen.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Jensen, ankom til Plymouth 11. Januar.

Sejlskibe.

Fans Nordby. Embla, Jepsen, sejlet fra Tahiti 15. Novbr. til Marseille. — Sixtus, Eriksen, ank. til Hamburg 12. Jan. fra Chemaines. — Laura, Kallesen, ank. til Bremen 8. Jan. fra Corinto. — Anne & Emmy, Svarrer, sejlet fra Cadiz 1. Januar til Rio Grande. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 6. Decbr. til Liverpool. — Nancy, Pedersen, ank. til Rio Grande 6. Jan. fra Cadiz. — Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Pisagua 10. Januar til Ghent. — Doris Brodersen, Hansen, sejlet fra Port Natal 10. Jan. til King George Sound. — Clara, Carstensen, sejlet fra Caleta Buena 4. Jan. til Punta Arenas C. R. — Verdande, Nielsen, ankom til Port Elisabeth 11. Jan. fra Rio Janeiro.

Rønne. Ane Kathrine, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 4. Jan. — Freja, Bech, ank. til Holnis 9. Jan.

Svendborg. Laura, Petersen, ank. til Nestved 6. Jan. Hertha, Lundgaard ankom til Leith 8. Jan. — Skirner, Pilegaard, ank. til Kjøbenhavn 8. Jan. — Gefion ank. til Falmouth 9. Jan. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Charlestown 9. Jan. — Iris, Hansen, ank. til Gateborg 11. Jan. — Fædres Minde, Mikkelsen, ank. til Bogense 10. Jan.

Æra. Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 7. Jan. til Odense. — Frem, Folmer, ankom 7. Januar til Irvine.

— I. A. Kromann, Christensen, ankom 8. Januar til London. — Rolf, Christensen, ank. 8. Jan. til Maracaibo. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 9. Jan. til Plymouth. — Hekla, Jørgensen, ank. 10. Jan. til St. Brieux. — Hørtha, Krull, ank. 12. Jan. til L'Orient. — Thokla, Andersen, ank. 11. Jan. til Sandefjord. — Kodan, Andersen, afsejlede 12. Jan. fra Warnemünde til Marstal. — Marie, Hansen, ank. 12. Jan. til Kircaldy. — Nansen, Petersen, ank. 12. Jan. til Port of Spain (Trinidad) — Maren, Christensen, ank. 13. Jan. til Fowey. — Danmark, Knudsen, ank. 11. Jan. til Maracaibo. — Union, Mortensen, ank. 11. Jan. til Faro.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 12. Jan. til Kiel fra Aalborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), KABELLÆNGDER (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graaaby. Esbjerg. Ved Bearbejdelse af Materialet fra en ved Esbjerg Havn anbragt selvregistrerende Vandstandsmaaler er Havnetiden fundet at være 2 T. 21 M. Forskellen mellem Middel-Højvande og Middel-Lavvande (Middel-Flodhøjde) 3 Fod 10 Tommer. Middel-Springflodhøjde 4 Fod 8 Tommer, Middel-Nipflodhøjde 2 Fod 11 Tommer.

Paa Graaaby-Barre er Havnetiden c. 1 T. 25 M., Flodhøjden c. 5 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Damperen „Polstjernan“ er sunken i 14 Fv. Vand i Farvandet fra Søen til Sandhamn, 1₁ Kml. SV. t. S. 1/2 S. fra Grønskår Fyr. Masterne ere 20 Fod over Vandet. En grøn Vragprik med grønt Flag er udsat tæt S. for Vraget. 59° 15' 48" N. Br. 19° 0' 32" Ø. Lgd.

Tyskland. Rügen. Arkona. Arkona Fyr viser nu igen rødt Lys fra S. 56° Ø. gennem S. til S. 56° V., iøvrigt hvidt Lys.

Flensborg Fjord. I den indre Flensborg Fjord er den røde Spirtønde H flyttet c. 2 Kbl. N. t. V. hen i 25 Fod Vand ved N.-Enden af den gravede Rende. En rød Spirtønde J er i 25 Fod Vand udlagt ved S.-Enden af samme Rende. I Renden Ø. for disse to Tønder er der 25 Fod Vand. Den røde Spirtønde J har nu K og er flyttet 1 Kbl. S. t. V. hen i 22 Fod Vand.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Ifølge Meddelelse fra „Det Forenede Dampskibs-selskab“ har Damperen „Expres“ den 10de Januar 1902 paa 54° 50' N. Br. 5° 36' Ø. Lgd. passeret en Mast, der ragede 8 Fod op over Vandet og tilsyneladende var fast i et Vrag.

Den 31te December 1901. 51° 31' N. Br. 1° 39' Ø. Lgd., c. 10 Kml. N. 83° Ø. fra Fyrskibet „Tongue“. Et drivende Vrag.

Norge. Østre Storesundflue. Paa Baaken paa Østre Storesundflue er tændt en Lanterne, som viser hvidt, fast Lys fra fri Ø. om Storesundholmen gennem Ø. og N. til fri N. om Risøskjærnsnaget, rødt, fast Lys derfra gennem V. og S. til førstnævnte Lysgrænse. Flammens Højde: 15 Fod. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 24' 10" N. Br. 5° 16' 50" Ø. Lgd.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Zuiden kan nu besejles med et Dybgaende af 22 1/2 Fod, Hoorn med 25 Fod og Farvandet S. for Maassluis med 21 1/3 Fod.

Wester Schelde. I Wester Schelde er Spidstønde Nr. 27 flyttet og ligger nu i 8 Fv. Vand. 51° 23' 12" N. Br. 4° 2' 10" Ø. Lgd.

England. Harwich og Themsen. Lower Rough Tønde er flyttet 4 Kbl. N. 26° Ø. hen og ligger i 29 Fod Vand, fra Bawdsey Sømærke i S. 24° Ø., 5₇ Kml. og fra Naze Taarn i N. 69° Ø., 7₁₀ Kml. 51° 54' 48" N. Br. 1° 28' 57" Ø. Lgd. North-Buxey Tønde er flyttet c. 1 1/2 Kbl. N. 21° Ø. hen og ligger i 6 Fv. Vand, fra Clacton Vandtaarn i S. 35° V., 6₂ Kml. og fra St. Peters Kapel i S. 69° Ø. 50° 42' 24" N. Br. 1° 3' 24" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Mersey. Crosby Channel. I Crosby Channel flyttes saa snart som muligt efter den 1. Januar 1902 følgende Tønder saaledes:

Rød Spidstønde C 1 flyttes 1/2 Kbl. N. 18° V. hen, til 2₄ Kml. S. 88° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 2, der viser hvidt Blinkfyr, flyttes 1 Kbl. N. 68° V. hen, til 1₁₀ Kml. N. 89° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 3, der viser grønt Blinkfyr, flyttes 2 1/2 Kbl. N. 50° V. hen, til 1₇ Kml. S. 87° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 4, der viser hvidt Blinkfyr, flyttes 4 Kbl. N. 37° V. hen, til 1 1/2 Kml. S. 79° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 5 flyttes 3₁ Kbl. N. 32° V. hen, til 1₁₀ Kml. S. 46° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 6, der viser hvidt Blinkfyr, flyttes 2₄ Kbl. N. 32° V. hen, til 1 1/2 Kml. S. 20° V. fra Crosby Baake.

Rød Spidstønde C 7 flyttes 1₁ Kbl. N. 32° V. hen, til 2 1/4 Kml. S. 4° V. fra Crosby Baake.

Crosby Baake staar paa ca. 53° 31' N. Br. 3° 5' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. En lastet Lægt er sunken i Forhavnen til Lorient Koffardihavn, tæt ved Ø.-Enden af S.-Kajen. Et Fartøj, der viser rødt Flag og om Natten en rød Lanterne, ligger ved Vraget.

Adour. Den over Vandet værende Del af Molerne ved Indløbet til Adour er ødelagt af Seen. Molerne ere saa vidt muligt afmærkede med Baaker, sorte paa N.-Molen, røde paa S.-Molen.

Bassin d'Arcachon. Flamberge. Den røde Spidstønde med Kegle ved Flamberge er flyttet ca. 1/2 Kbl. N. hen. 44° 35' 2" N. Br. 1° 17' 11" V. Lgd.

Spanien. Guadalquivir. I Indløbet til Guadalquivir ere følgende Lystønder udlagte:

En grøn, spids Tønde, der viser grønt, fast Fyr, i 7 Fv. Vand, fra Salmedina Baake i N. 65° V., 7 Kbl., og fra Chipiona Fyr i N. 86° V. 36° 44' N. Br. 6° 28' V. Lgd.

En grøn, spids Tønde, der viser grønt, fast Fyr, i 5 1/4 Fv. Vand, fra Chipiona Fyr i N. 5° Ø., 1₁₁ Kml. og fra Espiritu Santo Kastel i S. 68° V.

En rød, spids Tønde, der viser rødt, fast Fyr, i 5 1/2 Fv. Vand, ca. 4 Kbl. SV. t. S. for Pichacho Bank, fra Chipiona Fyr i N. 8° Ø., 2₉ Kml. og fra Espiritu Santo Kastel i N. 28° V.

En rød, spids Tønde, der viser rødt, fast Fyr, i 7 Fod Vand, c. 1 Kbl. NV. t. V. for Galoneras Bank, fra Esperitu Santo Kastel i N. 79° V., 1₁₀ Kml. og fra Chipiona Fyr i N. 32° Ø.

New Brunswick. Partridge Island. Den 1. Februar 1902 forandres Taagesignalet paa Partridge Island, ved Indløbet til St. John Harbor. Dampfløjten skal da hver 1 Minut give to Stød, hvert af 5 S. Varighed med henholdsvis 20 S. og 30 S. Pause mellem Stødene. 45° 14' N. Br. 66° 3' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Pollock Rip Shoals. Omtrent den 15. Januar 1902 udlægges et Fyrskib Nr. 73 i 7 1/2 Fv. Vand, 4₅ Kml. N. 6° Ø. fra Pollock Rip Fyrskib og i N. 55° Ø. fra Monomoy Point Fyr. Fyrskibet viser et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen, Synsvidden 10 Kml., og et rødt, fast Fyr paa Stortoppen, Synsvidden 12 Kml. Taagesignal gives med en Dampfløjte, der hver 15 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed. 41° 36' 40" N. Br. 69° 53' 47" V. Lgd.

New York. Long Island. Patchogue Bølgebryder. Det hvide, faste Baakefyr paa S.-Enden af Bølgebryderen paa V.-Siden af Patchogue River Munding er forandret til et rødt, fast Fyr. 4° 44' N. Br. 73° 1' V. Lgd.

Delaware. Delaware Bølgebryder. Paa hver Yderende af Bølgebryderen uden for Delaware Tilflugthavn, ved V.-Siden af Indløbet til Delaware Bay, er tændt et rødt, fast Fyr. 38° 48' N. Br. 75° 6' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Salou. Det hvide, faste Fyr paa Molehovedet ved Salou er slukket. 41° 4' N. Br. 1° 8' Ø. Lgd.

Italien. Neapel. Fyret paa Yderenden af Molen San Vincenzo er atter i Orden.

Rumænien. Sulina. I Sulina Havn er det strængt forbudt enhver Damp af over 130 Fods Længde at vende. Det er endvidere forbudt enhver Damp, der i Havnen ligger tilankers eller er fortøjet, at lade Dampfløjten lyde, ligegyldig af hvad Grund.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Edl. Ved Edi er det hvide, faste Fyr nu tændt. 4° 57' 48" N. Br. 97° 46' 47" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Januar 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	95
Danmark		75 ¹ / ₄	76 ¹ / ₂
Norden		103 ³ / ₂	104 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
Carl		42 ¹ / ₄	43 ¹ / ₂
Dannebrog		80 ³ / ₄	81 ¹ / ₂
Skjold		58 ¹ / ₄	59
Urania		47	48 ¹ / ₄
Union		92	94
Dampsk. af 1896		82	82 ¹ / ₂
Østasiatiske	98 ¹ / ₂	96 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Østersøen		104	108
Nordsøen		52	60
Torm		93	100
Gorm		95	100
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal	96—93	93	94
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.	83 ³ / ₄	83 ³ / ₄	84
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.	86— ¹ / ₄	86	86 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 2. Serie ..	93— ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 1. — — —	95 ³ / ₄	96	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — — 7 — — —	93 ¹ / ₄	¹ / ₂	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 — — —		86	88
Aktier.			
Nationalbank		135 ¹ / ₂	136
Privatbank	126 ¹ / ₄	126	126 ¹ / ₂
Landmandsbank		124	125 ¹ / ₂
Handelsbank		122 ³ / ₄	124
Grundejerbank		104 ³ / ₄	105
Burm. & Wain	74 ³ / ₄	¹ / ₂	74 ¹ / ₂
Helsingers Jærnsk.		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	104 ³ / ₄	¹ / ₂	104 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	101 ¹ / ₄		101 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 14. Januar 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.19	18.15
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Januar 1902.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
3 ⁰ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.50
5% Mexikanske 1899	98.00
5% Rumænske Stats	94.75
4% — — — 1890	81.40

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 26,000, „Kjøbenhavn“ 16,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 68,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra
C. Mollerups
Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

Skibe til Salg.

Til Salg er:

Albatross, smuk og praktisk Jærndamper; Dimensioner: 133' × 21' × 10' 9", bygget i Hull 1884, meget kraftig, 68 H. K., Fart indtil 10–11 Knob, Maskine og Kedler netop gennemgaaet Lloyds Survey i Hull, til Kl. 100 A. 1. Meget hensigtsmæssig til Fisketransport eller Sildefangst eller Lastdamper. Pris Lst. 2,500.

Sunlight, udmærket Ketch; Fiske- eller Lastbaad, c. 130 Tons d. V., kobberfast, 85 Reg.-Tons Brutto.

Flere første Klasses **Skrue-Bugserdamperer**, lidt over 1 Aar gamle, c. 80 Fod lange, og nogle faa praktiske og billige første Klasses **Damptrawlere** og **Sejl-Fiskekuttere**.

Alle Skibene til Eftersyn i Hull. — Henvendelse til Ejerne:

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegrafadr.: „Massey“, Hull.

En Jagt

i god og sejlbare Stand, beliggende i Svendborg Havn, drægtig 18 Tons, godt udhalet med staaende og løbende Redskaber, 2 Stel Sejl, er billig til Salg ved Henvendelse til

Vilhelm Jensen, Skattegade.
Svendborg.

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.
Marinekikkertes.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

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.)

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

For den overordentlig store og smukke Del-
tagelse, der fra nær og fjern vistes vor kære
Fader, kgl. Agent, Skibsreder **N. Petersen** under
hans Sygdom som ved hans Jordefærd, bringes
herved enhver især vor inderlige Tak.

Marstal, den 10. Januar 1902.

Børn og Svigerbørn.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som
beskriver nervøse Sygdomme
hos Mænd, sendes frit til En-
hver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme
har man i Almindelighed
hidtil ikke haft megen Viden-
skab. Det er et Faktum, at
nervøse Sygdomme hos Mænd
i enhver Alder og i alle Livs-
stillinger ofte forekomme.
Aarsagerne hertil ere meget
forskellige, og de beskrives
fuldstændig i en Bog paa 100
Sider, som udgives af State
Medical Institute, Fort Wayne,
Ind. N. Amerika. Bogen sendes
frit til enhver, som anmoder
herom. Denne Bog er vel
værd at gennemgaa, idet den
indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvis-
ninger for svage Mænd. Op-
giv Deres Navn og Adresse
til State Medical Institute
Nr. 376, Elektro Building,
Fort Wayne, Ind. N. Amerika,
og de sender Dem Bogen paa
dansk, omsorgsfuldt forseglet.
Lidende anmodes ufortøvet
at skrive.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphass.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Det betaler sig for
Enhver

at proviantere hos

J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske
Skibe haves altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Wald. Petersen's

Kjøddudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,

Refshaleøen.

Kjøbenhavn.

Skibsbygger Richard Schrøder,

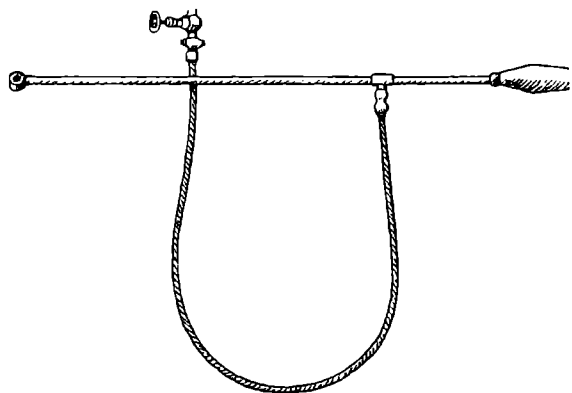
Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

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.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilses.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmö“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavsvej 68. Telefon 20003.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Olaf Petersens

Smede- & Maskinværksted

udfører alle Maskin- & Kedelreparationer.

Havnegade 81. Nakskov.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telef. 863.

Telef. 863.

V. Børsholt,

Aalborg.

Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.
Kulørte Lampions og Lys-Ballonier.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

Lauritz Andersen & Co.,

Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs-
Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Efflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 16. Januar 1902. — Højesteretsdom. — Injurierende Breve. — Dampskibet „Ajax“s Havari. — De vigtigste maritime Begivenheder i Aaret 1901. (Sluttet.) — Mærkelig Retsafgørelse i Antwerpen. — Søgaende Lægtene. — Generalforsamlinger. — Fragtmarkedet. — Personalie. — Foreningsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.
adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettelinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 4.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Januar 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
Telegr.-Adr.: KJØBENHAVN C.
BURMEISTERS **ETABLERET 1845.**
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 Udiørelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Gothersgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

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

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.)

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



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 & Hel-
singers Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Brødr. Larsen,
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt

Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
vælpapiret.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Påas overalt.

Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.

W. B. Dick & Co. L^{d.}

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

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

Kjøbenhavn, d. 23. Januar 1902.

De samvirkende Byerhvervs Organisationer har under 18. Januar tilsendt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende Svarskrivelse:

„De samvirkende Byerhvervs Organisationer har med megen Forundring modtaget den ærede Fællesrepræsentations Skrivelse af 14. ds. — adresseret til Forretningsudvalget i den danske Handelsstands Fællesrepræsentation —, hvori meddeltes, at Fællesrepræsentationen af nærmere angivne Grunde maatte foretrække ikke at deltage i Mødet d. 15. ds.

Man skal i den Anledning genkalde i Erindringen, at den ærede Fællesrepræsentations Bestyrelse efter Indbydelse deltog i Byerhvervsrådet d. 22. November 1900, og at dette Møde enstemmig vedtog, at Repræsentanter for de forskellige Fællesrepræsentationers Bestyrelser herefter skulde danne et fast Udvalg, dels for at fortsætte det begyndte Samarbejde mellem Byerhvervenes Repræsentationer med Hensyn til Beskatningsspørgsmaalet, dels for overhovedet at skabe en fremtidig Samvirken i alle større Sager, der vedrørte Byerhvervene, — hvorhos det samtidig vedtoges at overdrage Formændene for de forskellige Bestyrelser at foranstalte det i saa Henseende videre fornødne. I Henhold hertil samledes derpaa senere de 4 Formænd for de paa nævnte Møde repræsenterede Fællesrepræsentationer, deriblandt Hr. Skibsreder D. Torm som Formand for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, og ved denne Sammenkomst enedes disse 4 Herrer om ifølge det dem givne Mandat at konstituere den ny Organisation under Navn af: „De samvirkende Byerhvervs Organisationer“ samt at foranstalte Valget af Deputerede hertil. Herefter modtog man fra den ærede Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart Meddelelse om, at dens Forretningsudvalg havde vedtaget at lade sig repræsentere ved følgende Delegerede: sin Formand, Skibsreder D. Torm, Grosserer Ad. Carl og Professor, Dr. jur. V. Bentzon.

Hr. Skibsreder Torm blev derpaa tilsagt til et Møde sammen med de øvrige Formænd d. 10. Januar d. A., paa hvilket der blev truffet de formelle Forberedelser til den ny Organisations første Møde d. 15. ds., hvorimod der selvfølgelig ikke her fandt nogen Drøftelse af selve Sagen Sted. Hr. Skibsreder Torm tog her ingen anden Reservation end, at han forbeholdt sig at konferere med sine Kolleger med Hensyn til sin Organisations Deltagelse i de eventuelle Omkostningers Dækning.

Herefter har det maattet staa den ærede Fællesrepræsentation klart, at den ved sin egen frivillige Optræden selv havde bundet sig til at give Møde, naar „De samvirkende Byerhvervs Organisationer“ samledes — og ganske særlig naar de samledes om selve den Sag, der var den oprindelige Anledning til Institutionens Dannelselse — medens det paa den anden Side har maattet staa den ærede Fællesrepræsentation lige saa klart, at den ved at give Møde ikke dermed forud bandt sig til nogensomhelst Beslutning, men var fuldstændig frit stillet overfor de øvrige Erhvervsgrupper. Da man i Henhold hertil ikke kan erkende, at de i Skrivelsen af 14. ds. fremførte Grunde for Udeblivelsen er fyldestgørende, er man nødsaget til at opfatte dette Skridt som en Tilkendegivelse af, at den ærede Fællesrepræsentation ikke fremtidig ønsker Samarbejde med eller Støtte fra de øvrige Byerhverv, og man maa derfor til sin Beklagelse anse Fællesrepræsentationens ærede Skrivelse af 14. ds. som en Udmeldelse af Organisationen.

Dette meddeles i Henhold til en paa vort Møde d. 15. ds. vedtagen Beslutning. — Da den oftnævnte Skrivelse af 14. ds. er bleven offentliggjort fra d'Hrr.s Side, vil man finde det fornødent ogsaa at lade dette Svar offentliggøre.

Frantz Th. Adolph,
Formand.“

Denne Konflikt mellem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og De samvirkende Byerhvervs Organisationer har vakt en Del Opsigt, og for de mange af vore Læsere, som den interesserer, skal vi fremsætte vor Opfattelse af den.

Konflikten falder, synes det os, i to Dele: en formel og en reel. Den formelle har ikke synderlig Interesse for Offentligheden, idet den kun drejer sig om Spørgsmaalet om, hvorvidt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har forpligtet sig til at deltage i Mødet om Skattelovforslagene d. 15. ds., hvad Repræsentationen formentlig vil kunne hævde, at den ikke har. Derimod har den reelle betydelig Interesse, fordi den angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibsfarten skulde tage Del i en Demonstration, hvis Hensigt er at tilvejebringe Ændringer af principiel Natur i de af Regeringen forelagte Skattelovforslag. Efter vor Mening har Fællesrepræsentationen handlet klogt og i Skibsfartens vel forstaaede Interesse ved her klart og bestemt at tage Afstand fra denne Demonstration. Skibsfartens Interesse i Skattelovforslagene indskrænker sig, som vi ofte har fremhævet, til Bestemmelserne om Aktieselskabers Beskatning, og Regeringen har i de Forslag, den har forelagt, taget meget væsentlige Hensyn til de fra Skibsfartens Side i Fjor fremsatte Ønsker, ligesom den forhaabentlig vil gøre det samme overfor det Andragende, Skibsfartens Repræsentation for nylig har indgivet. Men de Indvendinger, Skibsfarten saaledes har haft og har at gøre mod Skattelovforslagene, berører i ingen Henseende disses Principer; Lovgivningsmagten kan imødekomme dem uden i mindste Maade at krænke de Grundsætninger, paa hvilke Skattelovforslagene hviler. Dette er derimod ingenlunde Tilfældet med den Aktion, man nu planlægger fra Byerhvervenes Side; den tilsigter ganske utvivlsomt at tilvejebringe Ændringer i Lovforslagene, der berører det Grundlag, der nu en Gang er fremgaaet af mange Aars indgaaende Forhandlinger om denne Sag. Men i saadanne Ændringer er Skibsfarten som Erhverv ganske uinteresseret, og dens Repræsentation vilde efter vor Mening ikke have handlet forsvarligt, om den havde søgt at gøre sin Indflydelse gældende til Fordel for Interesser, der ikke er Skibsfartens.

Til dette kommer endnu en Betragtning, man ikke kan se bort fra. De samvirkende Byerhvervs Organisationer synes ene at anse Skattelovgivningen for egnet til at være Genstand for det Samarbejde, de skulde repræsentere; i hvert Fald er det den eneste Sag, de har fundet Anledning til at beskæftige sig med i de fem Fjerdingaar, der er forløbne siden Samarbejdet etableredes. Dette er saa meget mere paafaldende, som de i Fjor og i Aar foreliggende Skattelovforslag — bortset fra Bestemmelserne om Aktieselskabers Beskatning — ikke vedrører Byernes Erhverv som saadanne. De vedrører Kommunerne, Grundejerne, de skatteydende Borgere, men ikke Byernes Erhverv som Erhverv. Vi ser derfor ikke, at der her foreligger nogen Grund for disse Erhvervs Repræsentanter til at tage samlet Affære; Kommunerne og de skatteydende Borgere savner jo ikke Organisationer, som det paahviler at varetage deres Interesser. Og naar Byernes Erhverv trods dette i Anledning af Skattelovforslagene foretager Skridt som de, der nu planlægges, da faar saadanne Skridt, hvor lidet

det end er tilsigtet, Karakteren af en storpolitisk Aktion, som det i hvert Fald ligger udenfor Skibsfartens Formaal at være Deltager i.

Vi tror iøvrigt, at det Samarbejde indenfor Byernes Erhverv, der i Modsætning til det her omtalte hviler paa naturlige Forudsætninger, vil fortsættes uforstyrret af denne Konflikt, og vi bestyrkes i denne Tro ved at se, at Handelens og Skibsfartens Organisationer netop i disse Dage i god Forstaaelse har dannet ikke mindre end to Voldgiftskommissioner. I Skibsfartskredse vil man da sikkert erkende, at det Skridt, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har foretaget, har været i alle Henseender rigtigt.

Af omstaaende Bekendtgørelse vil det ses, at Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe Fredagen d. 31. ds. holder sin aarlige Generalforsamling i Marstal. Vi henleder Medlemmernes Opmærksomhed herpaa, idet vi anfører, at der af Afdelingens Bestyrelse paa Dagsordenen er opført en Række Sager, der har stor Interesse for Medlemmerne, og som netop i Øjeblikket kræver fuld Opmærksomhed. Vi skal blandt disse nævne Spørgsmaalene om Jærnbanetaksterne, Grænseudvidelse i Østersøen for smaa Skibe, Toldeftersynet ved Hals, Vægtgarantien i Østersøhavne, Frihavnsregulativet, Fragttakster, Underhandling med fremmede Rederiforeninger, Certepartier med bestemte Lade- og Lossedage, Losningsforholdene i Horsens, Hjælpe- og Understøttelseskasse for fattige Søfolk og deres efterladte. Vi tilraader Medlemmerne fra alle Egne af Landet at give talrigt Møde, saaledes at disse og andre vigtige Spørgsmaal kan blive underkastede en alsidig Drøftelse.

Søfyrbødernes Strejke er i den forløbne Uge fortsat uforandret, uden at den dog fremdeles har virket forstyrrende paa Skibsfartens regelmæssige Gang. Rederierne har stadig kunnet skaffe Fyrbødere til Skibene ved Hjælp af de i Udlandet, særlig i England, forhyrede Folk, og da tilmed adskillige Skibe er lagt op paa Grund af de usle Fragter, vil Strejken i dens nuværende Form næppe volde Rederne større Vanskeligheder. I Søndags holdt De samvirkende Fagforbunds Repræsentantskab Møde i Anledning af Strejken og derefter holdt Fagforbundene Generalforsamling. Denne vedtog med alle Stemmer mod to en Beslutning om at godkende Forretningsudvalgets Standpunkt i Striden og at bemyndige det til at foretage de Skridt, der maa anses for nødvendige for at opnaa en for Søfyrbødernes antagelig Overenskomst; dog er det Generalforsamlingens Opfattelse, at der ikke maa rejses Strid paa Spørgsmaalet om udelukkende Antagelse af Fagforeningsmedlemmer, og den kan heller ikke tilraade, at der rejses Konflikt paa Spørgsmaalet om Forhyring efter Nummerorden. Endelig bemyndiger den Forretningsudvalget til, hvis ingen Overenskomst opnaas, at paaligne Organisationerne Bidrag til Understøttelse af de Medlemmer, som faar Paalæg om at nedlægge Arbejdet.

Saa vidt vi kan se, betegner denne Beslutning faktisk en Sejr for Rederierne. Fyrbødernes har maattet give efter paa alle Punkter undtagen i Lønspørgsmaalet, og i dette har de erklæret sig villige til at forhandle om det af Rederne fastholdte Princip om to Lønsatser. Men antagelig vil Rederne fordre ogsaa de af dem fastsatte Lønsatser anerkendte. Spørgsmaalet bliver da, om andre Fag vil blive inddragne under Strejken.

Vi meddelte i vort sidste Nummer Præmisserne til den d. 14. ds. afsagte Højesteretsdom, ved hvilken Sø- og Handelsretsdommen af 30. Januar 1901 stadfæstedes. Idet vi henviser til „Dansk Søfartstidende“ Nr. 6 for d. 7. Februar 1901, hvor der findes et udførligt Referat af Sagen, saaledes som den forhandlede for Sø- og Handelsretten, skal vi kun i Korthed gentage Hovedpunkterne.

En Skipper kom ind paa Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppes Kontor og talte der med en af Personalet om en Fragt fra Bridgeness. I Henhold til denne Samtale tilsendtes der Skipperen et Certeparti, underskrevet „Petersen, Møller & Hoppe“, men Skipperen nægtede at gaa ind paa dette, idet han hævdede, at han, da han talte med vedkommende, udtrykkelig havde forlangt, at Certepartiet skulde indeholde bestemte Lastedage og ikke „regular colliery turn“, saaledes som det ham sendte indeholdt; da han nægtede at opfylde Certepartiet, maatte Købmanden, til hvem Ladningen var bestemt, fragte et andet Skib, hvorved han led et Tab, for hvilket han under den af ham anlagte Sag gjorde Skipperen ansvarlig.

Sø- og Handelsretten frifandt Skipperen og udtalte i sin Motivering, at det ikke uden videre kunde anses for givet, at Certepartiet var underskrevet af nogen autoriseret Skibsmægler, da Navnet paa en saadan ikke indeholdtes i Underskriften Petersen, Møller & Hoppe, idet ingen af de to autoriserede Skibsmæglere, der nu drev Virksomheden i Fællig under den anførte Navnebetegnelse, selv bar noget af de i Firmaet optagne Navne. Under den gamle Fimalov fandtes der indregistreret et Mæglerfirma Petersen, Møller & Hoppe, men denne Registrering bortfaldt, da Fimaloven af 1. Marts 1889 helt afskaffede Registrering af Mæglervirksomhed og Mæglerfirma.

Endvidere udtalte Retten, at det af det foreliggende fremgik, at ingen af de to Mæglere selv havde forhandlet med Skipperen, og at altsaa ingen af dem personlig kunde indestaa for, at han havde givet fornøden Fuldmagt til at afslutte det omstridte Certeparti.

For Højesteret mødte Højesteretssagfører P. G. C. Jensen for Købmanden, Advokat Hindenburg for Skipperen.

Den første omtalte den store Betydning, det vilde have for Kjøbenhavnsmæglere, om Sø- og Handelsrettens Opfattelse af Underskrift med Firmanavn skulde være rigtig; han bestred Rigtigheden af Skipperens Paastand om de betingede Ladedage og paastod ham dømt efter Købmandens Paastand, subsidiært Sagen gjort afhængig af Skipperens Ed.

Advokat Hindenburg hævdede, at Mæglerne ingen Interesse havde i denne Sag, da der ikke forelaa nogen Mæglervirksomhed. Skipperen havde kun forhandlet med en Mand ved Navn Hansen, som ikke var Mægler. Mæglerfirmaet havde ikke faaet nogen Befragtningsfuldmagt af Skipperen, og denne havde i al Fald betinget sig faste Lastedage. Han paastod derfor Skipperen fri-funden.

Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsretsdommen, men gav ny Præmisses, hvis Ordlyd vi gengav i forrige Nummer, og i hvilke det bl. a. hedder: „Selv om nu Bestemmelsen i Forordningen 22. Decbr. 1808 § 6 maatte kunne anses for fyldestgjort ved denne Indførsel*, maa dog den Omstændighed, at, som i Dommen anført, ingen af de to autoriserede Mæglere, der er Ihændehavere af ovennævnte Firma, selv har forhandlet eller endog blot været til Stede ved Afslutningen af Forhandlingen med Indstævnte, medføre, at den omhandlede Indførsel i Protokollen og det i Overensstemmelse med den udfærdigede

*) nemlig Indførsel i den for Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe autoriserede Protokol.

Certeparti i Henhold til ommeldte Forordnings § 6 ikke kan have den Bevismagt, som vilde tilkomme disse Dokumenter, saafremt de var et Udtryk for en til en autoriseret Mægler afgiven Erklæring“

Da vi i sin Tid gengav Sø- og Handelsretsdommen, udtalte vi vor Forbauselse over den Del af Domsmotiveringen, der omhandlede Underskriften paa Certepartiet, og vi udtalte, at vi fandt Dommens Udtalelser i denne Retning unødvendige og deres Rigtighed tvivlsom. Vi udtalte som vor Mening, at Vægten burde lægges paa, om Skipperen havde givet Fuldmagt til Afslutning af et Certeparti som det, der sendtes ham, eller ej, og vi henstillede, om ikke Dommens Resultat vilde have været ganske det samme, selv om en af Mæglerne havde underskrevet med sit eget Navn i Forbindelse med eller uden Firmanavn.

Det glæder os nu at se, at Højesteret, der iøvrigt stadfæster Sø- og Handelsretsdommen, i sine Præmisser aldeles ikke hentyder til den Del af Sø- og Handelsretsdommen, der omhandler Mæglerunderskriften, men kun refererer til den Del, hvori det gøres gældende, at ingen af de to autoriserede Mæglere havde forhandlet med eller været til Stede ved Forhandlingen med Skipperen.

Højesteret bygger altsaa sit Resultat paa, at ingen af de to autoriserede Mæglere havde været til Stede eller forhandlet med Skipperen, hvorfor de ikke ved Certepartiets Udstedelse kunde stadfæste en med Skipperen truffen Aftale.

Vi kan ikke se rettere, end at dette Resultat er ganske uafhængigt af Underskriften paa Certepartiet og vilde være blevet nøjagtigt det samme, selv om en af Mæglerne, eller begge to, havde skrevet deres eget Navn under eller baade Firmanavn og eget Navn, og det synes os derfor stadig, at Sø- og Handelsrettens Udtalelser om Mæglerunderskriften var overflødige og unødvendige for den foreliggende Sags Bedømmelse.

Mæglerafgifterne i danske Havne — for Resten nok et af de Spørgsmaal, der hviler og hviler godt i Søfarts-Kommissionens Skød — synes at vække nogen Mistænning blandt engelske Redere, og Nordenglands Skibsrederforening paatænker, som vi tidligere har meddelt, at foretage Skridt for at faa dem reducerede. Vi finder nu i „Sh. Gaz.“ en Notits om, at Skibsmæglerne i Aarhus har fulgt det Eksempel, der er givet dem af deres Kolleger i Kjøbenhavn og andre danske Havne, ved at udsende et Cirkulære om, at Afgifterne for at klarere Skibe vil blive forhøjede, saa at de bliver som fastsatte i den Tarif, der hidtil kun er bragt i Anvendelse, naar Skibet ved Certepartiet er bundet til Købmandens Mægler. Afgifterne bliver herefter følgende: For Klarering med fuld Last: Indgaaende 12½ Øre pr. Reg.-Ton Netto, Udgaende 8 Øre; med halv Last eller i Ballast: Indgaaende 6¼ Øre pr. Reg.-Ton Netto, Udgaende 4 Øre. — En Mæglers Stilling medfører, skriver „Sh. Gaz.“, ofte betydeligt Ansvar, og medens det er almindelig erkendt, at den hidtil bestaaende Afgift, sædvanlig 5 Lst. 5 sh., næppe var tilstrækkelig, mener man blandt Skibsredere, at den danske Tarif er høj, særlig for store Dampere. Et Skib paa 2,000 Reg.-Tons Netto f. Eks. vil komme til at betale omtrent 22 Lst. 10 sh.

Formodentlig kan vi altsaa vente en Aktion fra de britiske Rederes Side imod de ny Mæglerarter i vore Havne. Var det ikke under disse Omstændigheder naturligt, om Søfarts-Kommissionen nu afsluttede sin, for c. 2½ Aar siden begyndte Behandling af denne Sag. Ikke saa meget fordi det haster, som fordi det mulig vilde spare en Del Forhandlinger og Bryderier.

Flensborg Søret har afsagt en Dom, der har vakt nogen Opsigt, fordi den, i hvert Fald tilsyneladende, gør en Opfattelse gældende af Søvejsreglernes Art. 16, der staar i Modstrid med den Fortolkning, der med megen Klarhed er fastslaaet gennem en Række Søjretsdomme. Sagen drejede sig om et Sammenstød mellem de to Passagerdampere „Herzog Friedrich“ og „Concordia“, der d. 3. November f. A. fandt Sted paa Slien. Søjretten udtalte, at Sammenstødet væsentligst skyldes tæt Taage, men dernæst Føreren af det ene af Skibene, fordi han, da han hørte Taagesignalet fra den modgaaende Dampere forude om Styrbord, undlod at bringe sit Skib paa en Plads, fra hvilken han kunde høre det andet Skibs Taagesignaler om Bagbord. Denne Kendelse stemmer jo ganske vist ikke overens med Reglen i Art. 16 om, at man i Tilfælde som dette skal stoppe Maskinen og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi, en Regel, hvis nøjagtige Overholdelse alle Søjretsdomme, der er afsagte paa Grundlag af denne Artikel, meget stærkt har indskærpet. Men her dømmes en Skibsfører, der har handlet i nøje Overensstemmelse med Reglen, og Flensborg Søret opstiller en anden Regel, der staar direkte i Modstrid med Art. 16.

En Dom som denne er, skriver „Hansa“, vel egnet til at vække Betænkelighed ved den Usikkerhed med Hensyn til Fortolkningen af den vigtige Art. 16, som den kan fremkalde. Nu forlyder det ganske vist, at der findes et lokalt Reglement for Besejlingen af Slien, der indeholder Bestemmelser, der strider imod Søvejsreglerne, og dette kan jo forklare den afsagte Dom. Men beklageligt er det, for det første, at et lokalt Reglement har saadanne Bestemmelser, og for det andet, at det ikke er anført i Dommen, at den er afsagt i Henhold til et saadant lokalt Reglement.

En nylig udkommen russisk Kabinetsordre bestemmer, at alle, der gør Tjeneste i russiske Handelsskibe, skal være russiske Undersaatter. Et af de russiske Dampskibsselskaber, The Russian Steam Navigation and Trading Company, har allerede meddelt alle i dets Tjeneste værende udenlandske Funktionærer, at de maa enten faa russisk Indfødsret eller forlade deres Tjeneste.

Svendborg Søassurance.

I Fredags, d. 17. Januar d. A., havde Svendborg Søassurance bestaaet i 60 Aar, og der er rig Anledning til at mindes dette Jubilæum, fordi denne Institution stedse har haft en indgribende Betydning for den anselige Skibsfart, der har sin Hjemstav i Svendborg og dens Omegn. Der er i Anledning af Jubilæet udkommet et af Assurance-Foreningens Formand, Mægler A. Hansen forfattet Festskrift, efter hvilket vi gengiver Hovedpunkterne i dens Historie.

Allerede før 1838 var der en Del Sejlskibe hjemmehørende i Svendborg Tolddistrikt. Det var den Gang ikke saa almindeligt at lade Skibene assurere, dels paa Grund af den høje Præmie, der fordredes, og fordi Assurance-Virksomheden i sin Helhed ikke var meget udviklet. I Danmark fandtes saaledes kun det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni; i Hamburg og London var denne Virksomhed mere udviklet, og Rederne tyede hovedsagelig til disse Steder, naar de ønskede at forsikre. Grunden hertil maa dog ogsaa søges deri, at Befragtinger og Pengetransaktioner for Skibsfarten blev besørget af Mellemmænd paa disse Pladser, der samtidig

besørgede Tegning af Assurance for Rederne. Disse indsaa dog snart, at skulde Skibene holdes forsikrede, var det mange Penge, der gik til Udlandet i Form af Præmie, og at lade dem sejle uden Assurance var en for stor Risiko. Dette skabte Tanken om at oprette en Forening for Svendborg Tolddistrikts Skibe. I 1838 ansøgte en Del Købmænd og Skibsførere i Svendborg og Omegn Kancelliet om Stadfæstelse af de af dem indsendte Love for en lokal Forening i Svendborg, men Kancelliet svarede, at Lovene ikke egnede sig til Stadfæstelse. Sandsynligvis bestod der dog i de nærmest følgende Aar en bindende Aftale mellem Rederne om en gensidig Forpligtelse, men først d. 17. Januar 1842 traadte en Del Skibsredere fra Svendborg, Thurø, Troense og Rudkjøbing sammen og stiftede Svendborg Sjøassurance, den Gang kaldet „Svendborg Sjøassurance-Forening for Svendborg, Thorseng og Rudkjøbing“.

Foreningens første Love findes ikke opbevarede, men Grundtanken i dem var utvivlsomt Gensidigheds-Principet. Foreningen gik nu sin jævne Gang indtil 1843, da Det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni var blevet opmærksom paa Foreningens Virksomhed og i en Skrivelse til Kancelliet besvarede sig over den og opfordrede dette til at sagsøge Foreningen for ulovligt Indgreb i Kompagniets Privilegium. Kancelliet vilde dog ikke gribe ind, men henviste Kompagniet til at anlægge Søgemaal, og dette tilskrev nu Foreningen, at hvis der ikke inden en Maaned blev gjort Skridt til at ophæve Foreningens Virksomhed, vilde der blive anlagt Sag. Skønt Foreningen henviste til, at det var umuligt for den med den Tids langsomme Postforbindelser at faa saa hurtigt Svar fra de fraværende Interessenter, fastholdt Kompagniet dog sin Stilling, men tilbød dog at hæve Foreningens mulige Betænkeligheder overfor de assurerede ved at overtage nogle af dens Forpligtelser. Foreningen besluttede dog at fortsætte sin Virksomhed uforandret, idet den mente, at da dens Virksomhed var gensidig og ikke som en Forretning baseret paa at give Udbytte, var den ikke noget ulovligt Indgreb i Kompagniets Privilegium. Nogle Bønsskrivelser til Kongen og Kronprinsen om at faa Foreningens Love konfirmerede viste sig ganske resultatløse, og imidlertid gjorde Det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni Alvor af sin Trusel om Sagsanlæg. Der blev kæmpet hæderligt og med vægtige Grunde for Foreningen under Proceduren for Svendborg Bything, og det forekommer uforstaaeligt, at Sagen kunde tabes. Men ved Dom af 14. Marts 1845 kendtes Foreningen ophævet og uberettiget til at befatte sig med at tegne Assurance paa Skibe samt idømtes Sagens Omkostninger med 20 Rigsdaler i Sølv. Denne Dom virkede selvfølgelig nedslaaende paa Foreningens Medlemmer, tilmed da Foreningens Status paa denne Tid var mindre god. Haabet om lysere Tider holdt sig dog oppe; det vedtoges at appellere Sagen til Overretten, og ved dennes Dom af 17. Juli 1845 frifandtes Foreningen og Processens Omkostninger for begge Retter ophævedes, en Efterretning, der selvfølgelig modtoges med Jubel af Foreningens Medlemmer. Men Kompagniet appellerede til Højesteret, og ved dennes Dom af 20. Januar 1847 kendtes Foreningen uberettiget til at tegne Assurance.

Foreningen blev nu ophævet, og da Status den Gang var god, skænkedes af dens Midler 1000 Rdl. til Landets Forsvar, og i 1849 indsendtes til Krigsministeriet 500 Rdl. som Bidrag til Udrustning af et nyt Linjeskib i Stedet for det forulykkede „Christian den Ottende“ og andre 500 Rdl. til Køb af en Officers-Hest.

Der vides intet om, hvorledes den nu opløste Forenings Medlemmer herefter virkede overfor hinanden, men der er Grund til at tro, at det tidligere Forhold bestod paa Tro og Love Mand og Mand imellem. Ved Grundlovens Ikrafttræden ophævedes eller indskrænkedes mange af de bestaaende Privilegier og ved ministeriel Resolution af 27. April 1850 tilkendegaves det endelig Foreningen, at Grundloven nu gav Ret til uden foregaaende Tilladelse at indgaa Foreninger i ethvert lovligt Øjemed. Der blev

da d. 31. Maj 1850 holdt et Møde af de forhenværende Interessenter, hvor det vedtoges, at Foreningen skulde optage sin tidligere Virksomhed.

Svendborg Sjøassurance har derefter uhindret fortsat sit Arbejde. Det skyldes væsentlig den, at der i 1852 oprettedes en Navigationsskole i Svendborg, idet den stillede den af Marineministeriet forlangte Garanti, efter at Svendborg Byraad havde nægtet at gøre det, og ydede Skolen et mindre Tilskud; denne Garanti vedvarede til 1857. Foreningen kan med Glæde se tilbage paa, at den har medvirket til at fremme den Gerning, som Skolens Forstander, Løjtnant Tuxen, nu i 50 Aar har udøvet i Svendborg til Gavn saavel for Byen som for de mange unge Sømænd fra Omegnen.

Foreningen har iøvrigt gaaet sin jævne Gang og stadig fremad. Som et Kuriosum for vor Tid kan det nævnes, at den første telegrafiske Meddelelse om et Skibs Uheld først indgik til Foreningen d. 21. Januar 1857. I Slutningen af Tredserne havde Foreningen mange Uheld, og 1869 og 1870 stod Indskudspræmien paa det laveste Punkt, nemlig 5 pCt. af Risikoen; Status var altsaa daarlig, og skulde Skonnerbrig „Rota“ af Troense, der i 1869 blev opbragt paa St. Domingo for Overtrædelse af Toldforordningerne, have været betalt af Foreningen, vilde dennes Reservefond omtrent være opbrugt. Men i Halvfjerdserne tog Skibsbyggeriet i Svendborg et stort Opsving, og dette i Forbindelse med færre Tab bidrog til, at Foreningens Fond allerede i 1872 var hævet til 11 pCt. og naaede sit Højdepunkt, 13½ pCt., i 1874, hvorfor der i dette Aar efter Loven ingen Fartpræmie kunde opkræves. Fra den Tid og til nu har der ikke været større Svingninger i Status, højst 2½ pCt.

Fra 1895 begyndte man at bygge større Skibe, og da Foreningen som Maksimum kun tegner Forsikring af 30,000 Kr. paa enkelt Skib, følte Rederne, at det blev for kostbart at lade det overskydende forsikre i fremmed Selskab. Den 17. Februar 1900 stiftedes derfor en Forening for disse større Skibes overskydende Beløb; den fik Navnet Svendborg Sjøassurances 2den Afdeling og er uafhængig af Moderforeningen; de større Skibe kan her forsikre for indtil 10,000 Kr.

Finansielt set har Foreningen udrettet meget. Fra og med 1867 og indtil 1901 inklusive — altsaa i 35 Aar — har den aarlige Fartpræmie været 2²⁹/₃₅ pCt. Tænker man sig nu, at Foreningens gennemsnitlige Risiko i dette Tidsrum har været 1,600,000 Kr., hvad vistnok er lavt ansat, og dertil forudsætter, at Skibenes gennemsnitlige Fart er 10 Maaneder aarlig, hvad vistnok er det højeste, bliver Præmien herfor 2⁵/₁₄ pCt. og en Aarspræmie af 37,715 Kr. Tænker man sig videre, at den samme Risiko havde været forsikret i fremmed Selskab til en Aarspræmie af 6½ pCt. med ¾ pCt. Ristorno for hver af de 3 Vintermaaneder, men Skibene som ovenfor antaget kun ligger stille i 2 Maaneder, bliver det 6½ pCt. ÷ 1½ pCt. Ristorno = 5 pCt. Præmie, eller en Aarspræmie af 80,000 Kr. — altsaa en aarlig Besparelse af 42,285 Kr., der for 35 Aar udgør det nette Beløb af 1,479,975 Kr. foruden Renter og Renters Rente, hvad der langt overstiger Rentetabet af Redernes rentefri Indskud.

Skriftet slutter med disse Ord: Lad saa vort fælles Ønske være, at der om denne Forening, som vore Forfædre saa modigt har kæmpet for, og som har udrettet saa meget godt, maa blive værnet og fredet, at Ufred og Tvedragt maa stænges ude og Retsind og Samdrægtighed sættes til Højbords, saa at den i mange kommende Slægtled maa vedblive at virke til Gavn for vor Skibsfart og til Opblomstring af vor By og Omegn.

Det vil af denne interessante Beretning om Svendborg Sjøassurances Historie ses, hvorledes den stedse har staaet som et Enighedens og Samarbejdets Mærke for Rederne i dens Hjemstavn. Den har for dem kæmpet

mod gamle og taabelige Privilegier, den har været deres gode og solide Støtte i de daarlige Tider som i de gode. Den har vist og viser, hvor langt det enige og fælles Arbejde kan føre fremad. Vi ønsker, at den maa se en lang og smuk Fremtid i Møde.

I Anledning af Jubilæet afholdt Svendborg Søassurance d. 17. ds. en meget vellykket Festmiddag, i hvilken deltog 175 Herrer og Damer. Skibsreder P. Bom bød velkommen og udbragte et Leve for Kongen, til hvem der afsendtes et Telegram. Søassuranceens Formand, Mægler A. Hansen, oplæste det i Dagens Anledning udgivne Festskrift, og Havnefoged Carl E. Møller holdt Festtalen. Endelig taltes for Flaget af Mægler Hansen, Thure, og for Damerne af Overretssagfører Jacobsen; Navigations skolens Forstander Tuxen bragte Foreningen en Tak for den Hjælp, den havde ydet ham ved Skolens Opførelse i 1852. Festen sluttede med et Bal.

Interessant Erstatningssag.

Fra d'Hrr. Haagensen & Co. i Grimsby har „Norg. Sjøft.“ modtaget Meddelelse om en for engelsk Domstol ført, ganske interessant Erstatningssag. Bark „Hoppet“, Kaptajn Lindblom, af Åbo, afgik d. 14. Februar 1901 fra Hull, bestemt til Sapelo i Ballast. Samme Dags Eftermiddag Kl. 8 $\frac{1}{2}$, c. 18 Minutter fra Spurn Fyrskib, paasejlede den Dampskibet „Homer“ af London, som sank og hvis hele Besætning paa nær én Mand, der ved Sammenstødet sprang om Bord i „Hoppet“, druknede. Kaptajn Lindblom, der var sprunget om Bord i Dampskibet, druknede med dettes Besætning. „Hoppet“, der fik et stort Hul i Bougen, blev indbjærget til Grimsby af dansk Dampskib „Najaden“. Rederiet sendte snarest en ny Fører til Grimsby for at overtage Skibet, og baade han og Rederiet havde den Overbevisning, at der ikke kunde gøres noget Erstatningskrav gældende mod „Homers“ Rederi, efter at dette Skib var sunket og altsaa totalt forlist. Til sidst bestemte Rederiet sig dog til at procedere for Skadeserstatning. Under Proceduren erkendte Modparten sig omsider skyldig, da det bevistes, at „Homer“ havde forsøgt at krydse „Hoppets“ Boug, hvad der havde foraarsaget Sammenstødet. Om Erstatningssummen kunde man imidlertid ikke komme overens; „Homers“ Rederi tilbød kun Lst. 750, men Retten dømte det til at betale en Skadeserstatning af Lst. 1,560, og efter yderligere Forhandling fik Kaptajn Lindbloms Arvinger en Godtgørelse af Lst. 700, fordi han havde mistet sit Liv ved Sammenstødet. — Sagen var meget indviklet, da Opgørelsen med Bjærgerne, der drejede sig om Lst. 200, maatte ordnes før „Homers“ Rederi erkendte sin Ansvarspligt. „Hoppets“ Skade var takseret til Lst. 912.11.0; Skibet maalte 567 R.-T. og var bygget af Træ i Finland i 1878.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 7/1901, afsagt d. 15. Januar 1902. Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise mod den korresponderende Reder for Damper „Borussia“, Hr. W. Kunstmann i Stettin ved Firmaet Theo Koch & Co. her.

Borussia, 1,741 Brutto- og 1,098 Netto Reg.-Tons, afgik d. 12. Decbr. 1900 fra Stettin, bestemt til Bilbao i Ballast, og satte Kursen efter Nord-Østersø Kanalen. Den 13de, Kl. 1,35 Morgen, kom Skibet under Taage paa Grund 1 $\frac{1}{2}$ Kvartmil nord for Sydspidsen af Gjedser Pynt og søgte forgæves at komme flot ved egen Hjælp. Om Formiddagen fik Svitzers „Skandinavien“, der laa i Gjedser Havn, telefonisk Meddelelse om Grundstødningen og afgik Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Form. til Strandingsstedet, hvor den ankom Kl. 12.20.

Der blev ved Udfyldelse af en trykt Formular afsluttet Kontrakt mellem „Skandinavien“s Fører og Føreren af „Borussia“ om Bjærgning af denne sidste, saaledes at Bjærgelønnen skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Bjærgningsdamperens Dykker og 4 à 5 Mand af Gjedser Bjærgelav sendtes om Bord i „Borussia“; det viste sig, at dette Skib, hvis Amning inden Grundstødningen var 9' for, 13 $\frac{1}{2}$ ' agter, havde boret sig saaledes ned i Grunden, at Skibet laa med 6 Fods Mærket for og 15 Fods Mærket agter i Vandkorpen, idet der ved Forenden kun fandtes 5', midtskibs 11' og agter 14' Vand.

„Skandinavien“ begyndte at slæbe Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Efterm. og der fortsattes indtil Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Aften, idet „Borussia“ samtidig bakkede med sin Maskine. Det lykkedes ikke at røkke „Borussia“, og Forsøgene standsedes om Aftenen, efter at der var kommet Sand i „Borussia“s Kondensator, saa at dens Maskine ikke kunde arbejde mere. „Skandinavien“ blev liggende rolig ved „Borussia“ Natten over. Om Eftermiddagen var der blevet telegraferet til Kjøbenhavn om yderligere Assistance og Kl. 5 afgik „Em. Z. Svitzer“ her fra og ankom til Strandingsstedet d. 14de om Morgen.

Medens „Skandinavien“ blev liggende med „Borussia“ i Spænd, lagde „Svitzer“ sig først paa Bagbords Side og senere agten for og gravede fra om Morgen til Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Aften en Rende langs med og paa tværs ind under „Borussia“. En Gang i Løbet af Dagen var der gjort et forgæves Forsøg paa at slæbe „Borussia“ af Grunden, og nu Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Aften slæbte begge Bjærgningsdampere med fuld Kraft. Da der imidlertid Kl. 9 $\frac{1}{4}$ ikke var opnaaet noget Resultat, stoppede Damperne deres Maskiner og prøvede nu paa at faa „Borussia“ bragt ned i den gravede Rende alene ved at hive ind paa deres Ankre. Ved Midnat lykkedes det at faa Skibet flot, hvorefter det bragtes ud paa 4 $\frac{1}{2}$ Favne Vand, hvor det lagdes for Anker, medens Bjærgningsdampere blev liggende i Nærheden. Den 15de var det fremdeles Storm af S. V. og Regn; Vandet var saa uklart, at Dykkerundersøgelse af „Borussia“ ikke kunde lykkes, og efter Bjærgningsdampernes Fremstilling lykkedes det først for „Borussia“ hen paa Dagen at faa sin Maskine, der paastodes ikke at have været brugt d. 14. Decbr., rensat for Sand, saa at den kunde gaa frem med egen Maskine. „Borussia“ blev i al Fald liggende hele Dagen med „Svitzer“ i Nærheden, medens „Skandinavien“ to Gange gik ind til Gjedser Havn for at besørge Telegrafmeddelelser. Den 16de var Vinden N. V. med Storm og Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Fm. afgik „Borussia“ uden Ledsagelse til Holtenau, hvor den ankom Kl. c. 12 Middag. I Holtenau blev „Borussia“ dykkerundersøgt og viste sig at være tæt; hele Skaden ansattes til c. 2,500 Rm. Svitzers Bjærgningsentreprise beslaglagde Skibet og lod dernæst foretage en Vurderingsforretning, ved hvilken Skibet, der er bygget i 1878, ansattes til en Værdi af 185,000 Rm. Efter at have aflagt Søforklaring, fortsatte „Borussia“ sin Rejse.

„Borussia“s Reder meddelte, at han ikke ønskede Bjærgelønnen fastsat ved Voldgift, men ved Dom, og Svitzers anlagde derfor Sag imod Rederens herværende Repræsentanter, Theo Koch & Co., til Betaling af 40,000 Kr. med Renter. Indstævnte paastod sig frifunden mod at betale 5,000 Kr., og begge Parter paastod subsidiært Størrelsen af Bjærgelønnen fastsat ved Rettens Skøn.

Under Proceduren fremhævedes fra Bjærgnings-entreprisens Side den Dygtighed, hvormed Arbejdet blev udført, og de dermed forbundne mange Bekostninger og Farer for de to Skibe, der særlig var udrustede til Bjærgning og havde en Værdi af henholdsvis 82,000 Kr. og 253,000 Kr.; endvidere fremhævedes, at der intet Vederlag skulde være ydet, hvis Arbejdet ikke var lykkedes, samt at „Borussia“ stod meget farlig og var ude af Stand til at hjælpe sig selv samt slet ikke medvirkede ved Bjærgningen.

Indstævnte bestred Rigtigheden af den fra Bjærgningsdampernes Side givne Fremstilling paa forskellige Punkter og gjorde navnlig gældende, at „Borussia“s Stilling ikke havde været saa særlig farlig, at Sandet allerede var kommet ud af Maskinen d. 14de, saa at Skibet arbejdede med samme Dags Eftermiddag, at Skibet, der kun var assureret for 140,000 Rm., ved en noget senere afholdt Vurderingsforretning i Stettin kun var blevet ansat til en Værdi af 145,000 Rm., samt endelig, at der i Virkeligheden slet ikke havde foreligget nogen Bjærgning, idet „Borussia“ kom flot af sig selv, fordi Vandet var steget 2 til 3 Fod.

Medens Retten iøvrigt fandt det unødvendigt at komme ind paa de fremdragne enkelte Punkter, udtalte den, at der efter dens Opfattelse ubetinget forelaa et egentligt Bjærgningstilfælde, hvorved Bjærgningsdamperne havde arbejdet med til det sidste, og naar hensaa til den Fare, hvorfor „Borussia“ var udsat, særlig ogsaa under Hensyn til Aarstiden, til den Dygtighed, hvormed Arbejdet blev udført, til den dermed forbundne Risiko og Bekostninger og til samtlige øvrige Forhold, jfr. Sølovens §§ 225 og 226, fandtes den Sagsøgerne tilkommende Betaling at burde fastsættes til 27,000 Kr. med Renter, hvorhos der tillagdes dem 300 Kr. i Sagsomkostninger.

V. M.

Generalforsamlinger.

Svendborg Seassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling, hvortil c. 80 Interessenter havde givet Møde.

Foreningens Kasserer, Mægler A. Hansen, bød Velkommen og aabnede Generalforsamlingen med at oplæse Regnskabet, der udviser følgende Summer:

Indtægt: Kassebeholdning fra 1900 921 Kr. 86 Øre, Indskudspræmie, der ikke forfaldt til Betaling i 1900, 15,167 Kr. 74 Øre, Rente af Kapital og Forskud 7,908 Kr. 40 Øre, indgaaet af Foreningens Fond 1,000 Kr., Fartpræmie for 1901 72,576 Kr. 97 Øre, resterende Præmie fra 1900 2,667 Kr. 66 Øre, ifølge Antegnelse til Regnskabet 1900 86 Kr. 80 Øre, Netto Andel af „Fulvia“s Inventar og Vrag 2,164 Kr. 61 Øre, indgaaet Bøde 750 Kr., hævet i Svendborg Bank paa Bog 66,600 Kr., hævet i Svendborg Bank paa Folio 7,500 Kr., refunderet Havariforskud 26,959 Kr. 56 Øre, samtlige Indskud af Skibes Forsikring og Forhøjelse 42,980 Kr., ialt 247,283 Kr. 60 Øre.

Udgift: Udbetalt for Forlis 38,135 Kr. 39 Øre, udbetalt for Havarier 30,645 Kr. 70 Øre, Forskud paa Havarier 43,555 Kr. 95 Øre, udbetalt Indskudsudbytte 10,572 Kr. 50 Øre, indsat i Svendborg Bank paa Bog 81,200 Kr., indsat i Svendborg Bank paa Folio 10,000 Kr., resterende Indskudspræmie 27,515 Kr., resterende Fartpræmie 170 Kr. 35 Øre, almindelige og tilfældige Udgifter 4,339 Kr. 66 Øre, Kassebeholdning 31. Decbr. 1,149 Kr. 5 Øre, ialt 247,283 Kr. 60 Øre.

Foreningen ejede 31. Decbr. 1901: a) 3½ pCt. kgl. Obligationer 77,400 Kr., b) 3½ pCt. og 4 pCt. Landmandsbank Obligationer 86,000 Kr., c) 5 pCt. Gøteborg Kommune Obligationer 32,000 Kr., d) indestaar i Svendborg Bank paa Bog

94,871 Kr. 79 Øre, e) indestaar i Svendborg Bank paa Folio 3,296 Kr. 37 Ør, f) tilgodehavende Indskudspræmie og Fartpræmie 27,685 Kr. 35 Øre, g) Kassebeholdning 1,149 Kr. 5 Øre, Foreningens Fond 322,402 Kr. 56 Øre og dens Risiko inkl. henstaaende Aktierettigheder 2,886,000 Kr.

Mægler Hansen, Thurø, meddelte, at Komiteen har revideret Foreningens Fond og fundet alt i Orden, hvad ligeledes har været Tilfældet med Regnskabet.

Regnskabet godkendtes.

Dette Resultat er det bedste, der endnu kan opvises i Foreningens Historie.

Til Medlem af Komiteen genvalgte Skibsreder I Anderskou enstemmig. Til Syns- og Taksationsmand genvalgte Færgemand R. V. Møller, og til Suppleant Skibsbygmester Chr. Bom, Thurø. Til Decisorer valgtes d'Hrr. Kbmd. Gislason og Alfred Nielsen, Rudkjøbing.

Man holdt derpaa Generalforsamling i Foreningens 2. Afdeling, der stiftedes for to Aar siden med det Formaal at tegne Assurance for indtil 10,000 Kr. for de større Skibe, der ellers maa søge andetsteds hen med Forsikring af Beløb over de 30,000 Kr., der er satte som Maksimum for den gamle Forenings Forsikring af enkelt Skib.

Kassereren mindede om, at det i Fjor var med mindre glade Tanker, man drøftede 2. Afdelings Anliggender. Man havde da haft et større Forlis, der opbrugte hele Kapitalen. I Aar var Tilstanden glædeligere. Der var ingen Uheld indtrufne. Indskudspræmien var nu oppe paa 9 pCt. mod 2½ i Fjor. Afdelingen ejede indestaaende i Banken 16,015 Kr. 72 Øre, resterende Indskudspræmie udgjorde 6,758 Kr. og Kassebeholdningen 51 Kr., ialt 22,824 Kr. 72 Øre, og Risikoen er 255,300 Kr.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø.

Paa Komiteens Vegne oplyste Mægler Hansen, Thurø, at der ogsaa i 2. Afdeling var foretaget Revision, og at alt var fundet i Orden.

Kassereren gav derefter Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Det fremgik heraf, at Aaret ikke kunde betragtes som heldigt for Foreningen, idet den ved Forlis havde mistet 3 af sine Skibe, nemlig „Fulvia“, „Estrup“ og „Athene“; det sidst nævnte Skib var forlist med hele Besætningen, og ved „Estrup“s Stranding var en Mand omkommen. Tabet ved disse 3 Forlis var 57,820 Kr. 55 Øre. Desuden er der i Aarets Løb tilstødt 20 Havarier, hvoraf dog det ene (foranlediget ved Kollision) ventes dækket af Modparten. Flere af Havarierne er endnu ikke opgjorte, men Tabet ved disse anslaaes til 40,127 Kr., saa at Foreningens samlede Tab for 1901 kan ansættes til ialt 97,948 Kr.

Den Sag, Foreningen har ført om Erstatning for „H. A. Friis“, er vundet ved Rigsretten i Leipzig, saaledes at Foreningen var tilkendt halv Erstatning under Hensyn til, at der var begaaet Fejl fra begge Sider. Det samme Udfald havde Sagen faaet ved Overretten, medens Dommen ved Underretten i Hamburg var gaaet Foreningen imod.

Der er i Aarets Løb indtegnet 14 ny Skibe og 3 Forhøjelser med et samlet Beløb af 408,800 Kr. — den største Tilgang, Foreningen endnu har haft i et enkelt Aar. Ved Forlis, Salg og Nedsættelse er der udgaaet 9 Skibe med et samlet Beløb af 103,300 Kr., saa at Tilgangen i 1901 ialt har været 305,500 Kr.

Rettelse. I Referatet i sidste Nr. af Kolding Seassurance-Forenings Generalforsamling staar Forsikringssummen opført med 15,260 Kr., skal være 152,600 Kr.

West Hartlepoons Havn.

Anvisning for Førere af Sejlskibe til at søge W. Hartlepoons Havn under stormende Vejr med Vinden mellem nord og øst, naar Lodser og Bugserdampere ikke kan gaa ud.

Hr. Grosserer Ad. Carl har herom tilstillet os følgende Oplysninger.

Man maa først bringe Hartlepool Fyrtaarn i Vest, i $\frac{3}{4}$ til 1 Kvartmils Afstand. Sæt derefter saa mange Sejl som mulig, navnlig et godt Agtersejl. Derefter styres der saaledes, at Kursen tager en Kabellængde klar af Enden af Breakwateren, hvis det er Flodtid, eller 3—4 Kabellængder, hvis det er Ebbe, saa at man i sidst nævnte Fald holder sig klar af Ebben, som sætter ud imod Søen fra Bugtens Nordside.

Man behøver ikke at være ængstelig for at passere saa nær ved Enden af Breakwateren, da der er over 20 Fod med laveste Springtids-Lavvande, og Strømmen løber ud efter; med Vinden norden for øst kan man sejle ind med Styrbords Halse til Indløbet af Hartlepool Havn og kommer da mere og mere under Læ af Breakwateren og Byen, ind i mere smult Vande og ud af Strømmen.

I Nærheden af Anduvningsbøjen findes i Almindelighed altid Bugserdampere, som er klare til at tage indgaaende Skibe paa Slæb, eller en Lodsbaad med et Flag, hvormed det indgaaende Skibs Kurs kan dirigeres; men skulde hverken det ene eller det andet være til Stede, kan man, efter halv Flod, ankre omtrent en Kabellængde syd for Baaken, indtil Bugserbaad eller Lods kommer til Stede. Man bør have en god Bugsertrosse klar fra Styrbords Side.

Den Fare, man hovedsagelig har at undgaa, er at komme for sydligt og for langt i Læ, da man saa, naar man luer op efter Indløbet, faar den svære og uregelmæssige Sø tværs, og løber en stor Risiko for at drive i Land syd for West Hartlepool Indsejlingsmoler. Naar det er Flodtid, i Særdeleshed ved Springtid, løber Strømmen haardt fra nord til syd og sætter indgaaende Skibe syd efter, og dette er navnlig Grunden til, at man maa runde saa tæt om Breakwateren og føre saa mange Sejl som muligt. Havnetiden i Hartlepool er 3,28 og Strømmen løber med størst Styrke fra 3 Dage før til 4 Dage efter Springtid.

Med mindre dybtgaaende Skibe er der — ved Neaptid med ikke over 12 Fods og ved Springtid med ikke over 15 Fods Dybgaaende, hvis det er tæt ved Højvande og man har været ude af Stand til at række op til Hartlepool eller nogen af de der liggende Bugserbaade, — endnu en Mulighed for at holde af for Vejret og løbe ind imellem Molerne i West Hartlepoons Havneindløb, men man bør kun gøre dette som en sidste Udvej og med det Dybgaaende og paa den Tid af Højvandet, som her er anført, og man maa passe paa at tage tilbørligt Hensyn til den nordlige Strøm, der løber tæt ved Molerne.

Med Vind og Kuling sønden for øst er det ikke forbunden med nogen Vanskelighed at sejle lige ind i Hartlepoons Havn, idet man passerer Breakwateren i $\frac{1}{4}$ Kvartmils Afstand og styrer saaledes, at man gaar omtrent en Kabellængde sønden om den høje Baake, der staar lige udenfor den gamle Mole. Dette gaar lige paa Farvandsbøjen, som man ved Indsejlingen maa holde klos paa sin Styrbords Side.

Ugens Havarier.

Swarland, Dpsk. af Aalborg, er d. 17. ds. ankommet til Hull med Skade paa Bougen. Skibet har ved Indsejlingen til Hull været i Kollision med en Fiskedamper.

Paris, Dpsk. af Kjøbenhavn, maatte paa Rejse fra Køningsberg til London paa Grund af Storm søge ind til Frederikshavn. En Redningsbaad er knust af en Braadse.

Canada, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Maasluis, er atter kommet flot ved Højvande og med Assistance af Bugserbaade.

Eos, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Havre til Dunquerque været paa Grund, men er atter kommet flot, tilsyneladende ubeskadiget.

Elise, Galease, er paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Nakskov indkommet til Karlshamn med Tab af Sejl og med oven Bords Skade.

▼ Silva, Dpsk. af Gøteborg, er paa Rejsen fra Stockholm til Antwerpen med Jærn forlist ved Løkken.

Alexandra, Barkskib af Kjøbenhavn. Kapt. Ankersen, er strandet 20 Mil syd for Westport (Ny Zeeland) og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet. Skibet byggedes i 1891 her i Kjøbenhavn af Staal og maalte 610 Nt. R.-T. Dets Rederi var Firmaet J. L. Schouboes Søn.

Frederik, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Hull haft Ild i Lasten.

Nybygninger, Køb og Salg.

3-m. Sk. Henrik, 85 R.-T., bygget 1896, Kl. 3. 3. 1. 1., er gennem Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau solgt til Sverrig for 10,000 Kr.

Dansk Skonnert Neiros, 122 R.-T., bygget i 1885, er if. „Fairplay“ solgt til engelske Redere for c. 1,200 Lst.

Paa Flensborg Skibsværft er for Tiden under Arbejde og bestilt c. 45,400 Reg.-Tons Brutto, saaledes at Værftet er sikret Beskæftigelse for en lang Fremtid. Arbejdet paa Værftets Udvidelse skrider rask fremad.

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. Hekla, Holst, ankom til New York 16. Januar. — Leopold II, Lepper, i Reval. — Xenia, Kruse, afgik fra Christiania 21. Januar, best. til Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 4. Januar, best. til New York. — Douro, Mortensen, afgik fra Oporto 21. Januar, best. til Lissabon. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Bremen 19. Januar.

Anglo Dane, Wiberg, i Antwerpen. — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Stornoway 16. Januar, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 14. Januar, best. til New Orleans. — Arno, Strubberg, i Reval. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Newcastle 13. Januar. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn. 21. Januar. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 21. Januar. — Dagmar, Gade, afgik fra Leith 21. Januar, best. til Helsingborg. — Florida, Koch, afgik fra Neufahrwasser 29. Decbr., best. til Philadelphia. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 19. Januar. — Georg, Buhr, ankom til London 18. Januar. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Christiania 20. Januar, best. til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Montrose. 20. Jan. — Island, Skjædt, i Dok. — Jolantha, Johnsen, ank. til Libau 13. Jan. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 18. Januar, best. til London. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 11. Januar, best. til New York. — Kiew, Jacobsen, ankom til London 15. Januar. — Kursk, Møller, ankom til Libau 20. Januar. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 19. Januar, bestemt til Færøerne og Island. — Louise, Rasmussen, afgik fra Pillau 18. Januar, bestemt til Hull. — Louisiana, Wulff, afgik fra New York 11. Decbr., best. til Christiania. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Bo-

ston 19. Januar, best. til Kbhvn. — Morsø, Sørensen, i Vestnorge. — Moskoy, Rohde, afgik fra Messina 17. Januar, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Havre 19. Januar. — Nordjylland, Krag, ankom til Leith 19. Jan. — Norge, Gundel, afg. fra Christiansand 21. Jan., best. til New York. — O. B. Suhr, Egense, ank. til Kbhvn. 19. Januar. — Olga, Frandsen, ankom til Libau 19. Januar. — Perm Jonssen, afgik fra Libau 18. Jan., best. til London. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 20. Jan. — Thyra, Fischer, ank. til Kbhvn. 21. Januar. — Valdemar, Kofod, afgik fra Liverpool 19. Januar, best. til Swansea. — Vend-syssel, Jacobæus, afg. fra Brunsbüttel 19. Januar, best. til Manchester. — Vesuv, Meldahl, ankom til Libau 6. Januar. — Viking, Gjerløff, afgik fra Dartmouth 20. Januar, best. til Kbhvn.

Constantin, Niedersee, afgik fra Aarhus 23. Januar, best. til Newcastle via Frederikshavn. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 23. Januar, best. til Newcastle. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 23. Januar, best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficara, Thøgersen, afg. fra Kbhvn. 23. Januar, best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 22. Jan., best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Newcastle 22. Januar, bestemt til Kbhvn. — Lolland, Ankersen, afg. fra Leith 22. Januar, bestemt til Odense. — Primula, Thomsen, afgik fra Newcastle 22. Januar, best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Nakskov 22. Januar, best. til Newcastle via Svendborg, Aalborg. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 22. Januar, best. til Leith via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kbhvn. 18. Januar. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 15. Januar., best. til La Plata. — Sigurd, Mahncke, afgik fra Cardiff 19. Januar, best. til La Plata. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til London 18. Januar. — Erik II, Hveysel, ankom til Buenos Ayres 13. Januar. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 21. Jan., best. til London. — Skjold, Schmidt, ankom til Blyth 20. Januar. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 18. Januar. — Ragnar, Holst, ankom til Kbhvn. 19. Januar. — Volmer, Ribber, ankom til Libau 20. Januar. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 4. Januar. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 15. Januar. — Svend II, Risø, ank. til Buenos Ayres 16. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Frederikshavn 8. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Frederikshavn 7. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Bilbao 15. Januar, ankom til Ayr 20. Januar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 14. Januar, ankom til Cardiff 17. Januar. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Lorenzo Marques 15. Januar. — Eduard Bary, Fagerlund, ankom til Dundee 8. Januar. — Baron Driesen, Laurentz, ank. til Nagasaki 9. Januar. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Colombo 15. Januar, bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Sevilla 19. Januar. — Kamma, Pedersen, ank. til Oran 19. Januar. — Martha, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 22. Januar. — Elna, Leth, ank. til Antwerpen 21. Jan. — Therese, Christensen, ankom til Tunis 15. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, afg. fra Burntisland, ankom til Kiel 20. Januar. — Ophelia, Wilhelmson, afg. fra Spezia 19. Januar., best. til Sortehavet. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Venedig 21. Januar, best. til Sortehavet. — Væring, Krohn, ankom til Novorossisk 15. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Alexandria 12. Jan. — Niobe, Schmidt, afgik fra Ipswich 19. Jan., ankom til Burntisland 21. Jan. — Nancy, Nielsen, ank. til Cardiff 18. Jan. — Nautik, Mortensen, ankom til Bona 20. Jan. — Nordsejen, Gram, afg. fra Cardiff 17. Jan., bestemt til Marseille. — Nexos, Sørensen, ankom til Sunderland 20. Jan. — Nora, Jørgensen, pass. Blyth 14. Jan., best. til Las Palmas. — Neptun, Christensen, ankom til Frederikshavn 19. Jan. — Nerma, Nielsen, afgik fra Greenock 18. Jan., best. til Methil. — Alia, Nørby, afg. fra Aberdeen 21. Jan., bestemt til St. Davids.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Cannes 21. Jan., best. til Livorno. — Mary, Nielsen, ankom til Hamburg 18. Januar.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Königsberg 19. Januar, bestemt til Rouen. — Fyén, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 18. Januar, best. til Leith. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 17. Januar, ank. til Tyne 19. Januar. Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 20. Januar, best. til Ghent.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Barry 15. Januar, ank

til Bordeaux 19. Januar. — Britannia, Poulsen, afgik fra Bergen 17. Januar, ank. til Skien 19. Januar.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 15. Jan. til Limassol (Cypern). — Karen, Degn, afgik 19. Jan. fra Bari til Laruaça (Cypern).

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Reval 12. Januar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Brunsvick 3. Januar, best. til Havre. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Libau 18. Januar, best. til London. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 16. Januar. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kristiania 17. Januar. — Kronborg, Eriksen, ankom til Odessa 9. Januar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Antwerpen 18. Januar. — Søborg, Fischer, ankom til La Plata 21. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Newcastle 20. Januar. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Sevilla 16. Januar. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Blyth 20. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Greaker 16. Januar. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Barry Dock 21. Januar. — Marselisborg, Andersen, ank. til Hamburg 13. Januar. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Sevilla 15. Januar. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Rosario 13. Januar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 19. Januar.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 17. Januar. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 17. Jan.

Ærø. Gæa, Knudsen, ank. 15. Jan. til Skien. — Energi, Nielsen, ankom 18. Jan. til Sønderborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Riga 18. Jan., bestemt til Königsberg. — London, Bom, ankom til Rouen 15. Jan. — Paris, Nielsen, afgik fra Königsberg 10. Jan., best. til London.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra St. Vincent 21. Jan. — Lars Kruse Christiansen, ankom til Cardiff 20. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Burntisland 20. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 22. Jan.

Myren. Clara, Jensen, ankom til London 21. Jan. — Kai, Thomsen, ankom til Aarhus 15. Jan. — Anna, Moyell, afgik fra Libau 22. Januar, bestemt til Rotterdam.

Ægir. Svend, Bønnelycke, afgik fra Rouen 21. Januar, best. til Burntisland.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Jensen, afgik fra Burryport 21. Januar, best. til Rotterdam.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Aagot, Nørby, ank. til Gibraltar 14. Jan. fra Santos, beordret til Hamburg. — Dorane, Sigurdson, sejlet 14. Jan. fra Rio Janeiro til Kanalen f. O. — Mærdor, Mørck, sejlet fra Portand 14. Januar til Bahia. — Anna, Clausen, ank. til New York 17. Jan. fra Rio Grande. — Laura, Callesen, sejlet fra Bremen 18. Jan. ank. til Altona 19. Jan.

Fans. Sønderho. Merida, Jørgensen, ank. til Rio Grande 13. Jan. fra Antwerpen.

Svendborg. Agnete, Møller, ank. til London 14. Jan. — Saga, Clausen, ankom til Bridport 14. Jan. — Hanne, Jørgensen, ank. til London 11. Jan. — Kruse, Hansen, ank. til Boness 11. Jan. — Dannebrog, Clausen, ank. til Neustadt 15. Jan. — Gefion, Rasmussen, ankom til Brest 16. Jan. — Elise, Huusfeldt, ank. Brunsbüttel 15. Jan. — Mine, Møller, ank. til Pontrieux 16. Jan. — Martin, Rasmussen, ank. til Libau 19. Jan. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Holmestrand 20. Jan. — Casper, Hansen, ankom til Kirkaldy 20. Jan. — Elise, Huusfeldt, ank. til Assens 19. Januar.

Ærø. Vera, Hansen, ank. 13. Jan. til Dysart. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 12. Jan. til St. Francois (Guadeloupe) fra Newport Mon. — Ariel, Madsen, ank. 11. Jan. til Kjøbenhavn fra St. Ybes. — Hermod, Hermansen, ank. 15. Jan. til Pontrieux. — Hebe, Clausen, ank. 15. Jan. til Portmadoc. — Valborg, Hansen, ank. 14. Jan. til Irwine. — Albertha, Kromann, ankom 16. Januar til Tynemouth. — Henriette, Holm, ank. 15. Jan. til Cardiff. — Freden, Boye, ank. 16. Jan. til Ostende. — Skjold, Mygind, ank. 15. Jan. til St. Francois (Guadeloupe) fra Newport Mon. — Forældres Minde, Christensen, ank. 17. Jan. til Dysart. — H. C. Christensen, Boye, ank. 17. Jan. til Maracaibo. — Thyra, Rasmussen, ank. 17. Jan. til Maracaibo.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 18. Jan. til Rostock fra Neumühlen. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Flensborg 19. Jan. fra Aarhus.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Lystønden „Slugen N.“ er ombyttet med Vintersømærket.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvandet:

Paa Havrevlen 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Island. Bildudalr og Vatneyri. Brændetiden for Fyrene paa Vatneyri, Patreksfjördr, og ved Bildudalr, Arnarfjördr, er fra 15de August—1ste December og fra 15de Februar—1ste Maj.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sandhamn. Da Damperen „Polstjärnan“ ligger sunken i Farvandet til Sandhamn, bør større Skibe om Natten afvente Lods uden for Grönskär, eller, naar de passere Revengegrundet, holde godt op i Sandhamn Indsejlingsfyrs hvide, faste Vinkel.

Lodsdamperen „Vega“ vil indtil videre som Regel have Station ved Sandhamn.

Stockholm Skærgaard. Hufvudskärs Fyr N. Tärngrund. Tärngrund Sømærke er ødelagt af Søen og opføres ikke igen i Vinter.

Finland Bottniske Bugt. Björneborg. Mäntyluoto. Farvandet til Mäntyluoto Havn er uddybet, saa at Skibe med 18 Fods Dybgaende kunne søge Havnen.

Mellem Fyrskibet „Relandersgrund“ og Åland Skærgaard ere følgende pyramideformede Spirbaaker til Brug ved Opmaalning opførte: Paa Øen Valepus, 3 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 10 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Lökö Baake. 60° 59' 29" N. Br. 21° 10' 0" Ø. Lgd. Paa Øen Väckarn mellem Lökö Baake og Enskär Fyr. 60° 50' 42" N. Br. 21° 2' 0" Ø. Lgd. Paa Øen Helsingkär, 6 $\frac{3}{8}$ Kml. S. 27° V. fra Enskär Fyr. 60° 37' 25" N. Br. 20° 54' 45" Ø. Lgd. Paa Øen Stenbådan, 15 $\frac{3}{8}$ Kml. S. 49° V. fra Enskär Fyr. 60° 32' 30" N. Br. 20° 36' 47" Ø. Lgd.

Ålands Øer. Lods-Stationerne Björkör og Rödhamn ere nedlagte. Tjenesten besørges nu fra Degerby og Nyhamn Lods-Stationer.

Finske Bugt. Den 24de December 1901 er Fyrskibet „Äransgrund“ uden for Helsingfors inddraget.

Tyskland. Stettiner Haff. Papenwasser. Patschkamp. Lystønden „Patschkamp O“ er til Forsøg ombyttet med en elektrisk Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 1 S., Mørke 1 S.

Lübeck Bugt. Dameshöft. Damperen „Hafnia“, med et Dybgaende af 17 Fod, er sandsynlig stødt paa Vraget af Damperen „Anni“, der er sunken ved Dameshöft.

Kieler Fjord. Friedrichsort S. En grøn, cylindrisk Tønde, mærket T, er i 19 Fod Vand udlagt SV. for Friedrichsort Fyrtaarn. 54° 23' 27" N. Br. 10° 11' 45" Ø. Lgd. Det er forbudt at ankre V. for Tønden mellem denne og Landtungen.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Nidingen. Ved Klockfotsrefvet uden for Nidingen er Klokketønden midlertidig ombyttet med en Stage.

Sotefjorden. Långholmen. En Jagt er sunken i Farvandet ved Långholmen Fyr. 58° 32' N. Br. 11° 13' 36" Ø. Lgd.

Norge. Vippetange. Ifølge Meddelelse fra Generalkonsulatet i Kristiania er Fyrlampen paa Vippetangen midlertidig upaalidelig.

Torsø. Torsø Fyrlampe er atter tændt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. En Mast, kun lidt over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag; 3 Kml. N. 54° Ø. fra Fyrskibet „Terschellingerbank“. 53° 25' 0" N. Br. 4° 47' 30" Ø. Lgd.

Norge. Jæderens Rev. Ifølge Meddelelse fra Generalkonsulatet i Kristiania er Fløjtetønden paa Jæderens Rev ilanddreven.

Tyskland. Weser. Fyrskibet „Bremen“ er ombyttet med et nyt. Det er rødt, mærket „Bremen“ med hvidt paa begge Sider, har tre Master med Ballon paa den forreste. Taagesignal gives med et Damptaagehorn, hver 1 Minut To-Stød, hvert af 12 S. Varighed, med 6 S. Pause mellem Stødene. I Pauserne gives Seks-Slag paa Klokke.

Jade. Jade Plate. Vraget af „Vier Gebrüder“ paa Jade Plate er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen. 53° 49' 27" N. Br. 8° 1' 25" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Urk. Fyret paa Urk V.-lige Havne-

hoved er et grønt, fast Fyr. 52° 39' 36" N. Br. 5° 34' 42" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Ved Dover er det nye Pier Works Fyrskib flyttet til det sunkne Fyrskibs Plads, c. 6 Kbl. S. 83° Ø. fra Taarnet paa Admiralty Pier. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. New Haven Harbor. I New Haven Harbor ere nogle Kullægttere sunkne. En rød og sort, vandret sribet Spirtønde er i 4 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for et Vrag, fra New Haven ydre Bølgebryders Fyr i N. 24° V. og fra Merwin Point i N. 66° Ø. En rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 26 Fod Vand udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl. SØ. for et Vrag, fra New Haven ydre Bølgebryders Fyr i N. 17° Ø. og fra Merwin Point i N. 80° Ø. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt tæt ved et Vrag c. $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for Lystønden.

New-York. Gedney Channel. I Gedney Channel er den til Forsøg udlagte Lystønde flyttet og ligger nu i 2 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. $\frac{1}{3}$ Kbl. S. 79° Ø. fra Fløjtetønden. Den er nu sort og hvid lodret sribet og viser hvidt, fast Fyr.

New Jersey. Tucker Beach. Vraget 10 Kml. ud for Tucker Beach er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget 9 Fv.

Delaware River. Newcastle Ledefyr. Newcastle bageste Ledefyrtaarn er malet hvidt med grønne Vindusskodder.

Maryland. Main Channel. Baltimore Harbor. Spidstønde Nr. 2, der laa i 27 Fod Vand ved Ø.-Siden af det nedre Indløb til Craighill Channel, er ombyttet med en rød Klokketønde Nr. 2.

Florida. St. George Sound. Crooked River. Crooked River forreste Ledefyrtaarn er malet sort, og det bageste er malet hvidt foruden, rødt foroven.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. I Galveston gives nu Tidsignal fra Taget af Levy Building. En Kugle falder hver Hverdag Kl. 11 T. 0 M. 0 S. Standard Tid for 90° V. Lgd. eller 5. T. 0 M. 0 S. Greenwich Middeltid. Den hejses 5 Minutter tidligere. Kan Signalet ikke gives, nedfires Ballonen 5 Minutter efter Kl. 11.

Matagorda Bay. En rød og sort vandret sribet Stump-tønde er i 16 Fod Vand udlagt tæt SV. for Vraget af Damperen „Meteor“, fra Matagorda Fyr i N. 53° Ø. 2 $\frac{1}{2}$ Kml. Løbet gaar nu S. om Vraget. En anden Tønde ved Vraget ligger nu i 5 Fod Vand.

Cuba N.-Kyst. Bahia Honda. Ved Indløbet til Bahia Honda findes Grunden, der paa Kortet er angiven 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. for Punta de Pescadores, ikke. Det V.-lige Rev løber i N. og S. fra NØ.-Hjørnet af de V.-lige Brændinger, som nu er afmærket med en Tønde, og ca. 1 Kbl. fra Kysten paa samme Side af Løbet. Det Grunde paa Ø.-Siden er mere udstrakt end angivet. 11 Fods Dybde findes paa Ø.-Siden af Løbet, hvor Kortet angiver 6 à 15 Fv., fra Cerro del Morillo Flagstang i N. 76° V. og fra Punta de Difuntos i N. 4° Ø. Man bør ikke komme Ø.-Siden af Indløbet for nær.

Cuba S.-Kyst. Cienfuegos. Xagua Bank. En Klokketønde er i 2 Fv. Vand udlagt tæt ved Ø.-Enden af Xagua Bank. Grunden er inden for 10 Fv. Grænsen c. 10 Kml. i Ø. og V.

Den røde Baake NV. for Punta Gorda er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 8. Den røde Baake ved SV.-Enden af Cayo Arenas er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 6. Den røde Tønde Nr. 6 ved Dokkerne ved Ensenada de Marsillan har nu Nr. 10.

Jamaica. Port Antonio. I Port Antonio er en Baake opført paa Grunden ud for N.-Enden af Titchfield Halvø. Løbet til West Harbor gaar mellem denne Baake og Baaken paa Grunden ud for Navy Island.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. I Oktober 1901 kunde Barren ved Rio Grande do Sul i 20 Dage passeres med et Dybgaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Pola. Naar man staar ind i Pola Koffardihavn, skal man holde de to hvide Fyr i Bugten Sct. Pietro en halv Streg om Styrbord, for at gaa fri af Tønderne N. for Øen Olivi.

Parenzo. Beccherie. Paa Grunden Beccherie er i 9 Fod Vand rejst en Stage med Ballon. 45° 13 $\frac{1}{2}$ N. Br. 13° 35 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Veglia. Val Cassion di Ponte. Ved Ø-Enden af Indløbet til Ponte Havn, paa Pynt Podstraza, er tændt to grønne, faste Fyr lodret for hinanden. Flammens Højde: 26 og 17 Fod. Synsviddens: 3 Kml. Fyrbaake paa Stenfundament. 45° 0' N. Br. 14° 37' Ø. Lgd.

Rusland. Odessa. Fontana. Det nye, elektriske Fyr Fontana skjules i S. 35° Ø. i en Vinkel af ca. 1° af det gamle Fyrtaarn.

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

Bay of Bengal. Palk Strait. Tondi. Den 31te Marts 1902 forandres Tondi røde Fyr til et hvidt Fyr, iøvrigt uforandret. 9° 45' N. Br. 79° 1' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Sambat Bugt. Bintohan Red. Bandar Pynt. Paa Pynt Bandar er opført en hvid, 64 Fod høj Baake med Ballon, 4° 49' 46" S. Br. 103° 19' 54" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Langkat Flod. Fyret ved Langkat Flod er flyttet lidt S. 34° V. hen og vises nu fra en hvid Jernbaake. Flammens Højde: 43 Fod. Synsviddens: 11 Kml. 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

Batoe Bara. Fyret ved Batoe Bara Flod vises nu fra en hvid Jernbaake. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens: 11 Kml. 3° 14' 30" N. Br. 99° 35' 0" Ø. Lgd.

Japan. Taiwan V.Kyst. Kozan Ko. En 3/2 Fv. Klippegrund er funden ud for Kozan Ko. 24° 46' N. Br. 120° 53' Ø. Lgd.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer udføres hurtigt og sikkert fra

C. Møllerups

Skibsemedie og Maskinfabrik. Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malm og Stockholm for

Lanterner.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. Bredgade 36. Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholder sin aarlige Generalforsamling i Marstal Fredagen d. 31. Januar Kl. 10 Fm. paa Hotel „Ærø“.
Dagsorden er tilsendt Kredsformændene.

P. B. V.
Nicolaisen.
Sekretær.

**Lanterner med Certifikat,
Havnefyr** leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Læderstræde 9, København K.
Tel. 3681.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester **C. Dirchsen.**

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Skib til Salg.

Galease „Harboe“, drægtig 38,99 Register, laster cirka 90 Tons d. w., bygget 1895, er til Salg ved Henvendelse til

J. Hansen,
„Harboe“,
Marstal.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Januar 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 ¹ / ₂	95
Danmark		74 ¹ / ₂	75
Norden	104	103 ¹ / ₂	104
Kjøbenhavn	92 ³ / ₄	92 ³ / ₄	93
Carl		43	43 ¹ / ₂
Dannebrog		80	81 ¹ / ₂
Skjold		58	58 ³ / ₄
Urania	47	47	47 ¹ / ₄
Union		93 ¹ / ₂	94
Dampsk. af 1896		82	82 ¹ / ₂
Østasiatiske		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Østersøen		106	109
Nordsøen		50	55
Torm		93	98
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		56	60
Dansk-russisk Dampsk.		89	93
Hejmdal	96—	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		—	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98	99
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84	84 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄
4% — — — 2. Serie ..	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
4% — — — 1. — ..		95 ³ / ₄	96
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		87 ³ / ₄	88 ¹ / ₂
4% — — — 7 — ..		93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — ..		86	88
Aktier.			
Nationalbank		135 ³ / ₄	136
Privatbank		125 ³ / ₄	126
Landmandsbank		124 ¹ / ₂	126 ¹ / ₂
Handelsbank		123	124
Grundejerbank		105	105 ¹ / ₂
Burm. & Wain	74 ¹ / ₂	74 ¹ / ₄	74 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		86 ¹ / ₂	88
Sukkerfabr.	106 ³ / ₄	106 ¹ / ₂	107
Bryggeri Aktier	101	100 ³ / ₄	101

Vekselkurser d. 21. Januar 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.17	18.12
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 21. Januar 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	101.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.75
5% Mexikanske 1899	98.60
5% Rumænske Stats	95.40
4% — — — 1890	82.70

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

Forenede Dampskibsselskab 8,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Urania“ 12,000, „Union“ 2,000, „Østasiatiske“ 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O. No. 5.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
ladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lassepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtnings-
agenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

Den almindelige danske Skibsfører- forening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 22.
Febr. Kl. 7 Efm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads
13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

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

Onsdag den 26. Febr. afholdes sammesteds den
aarlige Middag med efterfølgende Bal, hvortil Æres-
medlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i
Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at
saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset An-
tallet af dem, der tegne sig.

Bestyrelsen.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansspor langs Havnene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkpenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lodsas, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansspor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbansspor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

P. Bonnesen,
 Skibsbygmester i Aalborg,
 anbefaler sig med Nybyg-
 ninger af saavel større som
 mindre Træskebe til billigste
 Priser.
 Reparation udføres omhygge-
 ligt.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK
 INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED
 NYHAVN 31
 KJØBENHAVN K.
 TELEFON 7940.

Wald. Petersen's
 Kjøduddsalg.
 Toldbodvej 44.
 Telefon 5636.

C. Bonnesen,
 Skibsbygmester.
 Værft og Skibssmedie
 ved nordre Red.
 Bopæl: Classensgade 11, 3.
 Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

J. Melander,
 Blikkenslager.
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Lille Strandstræde 3.

Nordisk Skibssalg-Bureau
 ved Claus Christensen,
 Toldbodgade 14, København K.
 Kontor for Køb og Salg af Skibe.

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

Esbjerg Skibsværft.
 S. Abrahamsen.
 Nybygninger samt Reparation
 af Jærn- og Træskebe.

N. M. Hansen,
 Bagermester,
 Toldbodgade 17.
 Alle Brødsorter søres.
 Rabat for d'Herres Skibsrestauratorer.
 Filial:
 St. Strandstræde 43.

F. Kriel,
 Østerbro 12, Aalborg,
 lige ved Teglgårdshavn.
 Skibsproviantering og Maler-
 vareforretning.
 Telefon 165.

Skibsbygger
Richard Schrøder,
 Horsens,
 anbefaler sig med Nybyg-
 ninger og Reparationer.

Skoleskibet „Georg Stage“

agtes udsendt paa Togt April til September.
 Ansøgning om Optagelse indsendes i Løbet af Vinteren
 og inden 1. Marts, adr.: Ny Toldbodgade 43, K.
 Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, For-
 ældres eller Værges Navn, Stilling og Adresse samt Samtykke.
 Skal Eleven konfirmeres, opgives Dagen.
 Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest, indeholdende
 foruden Oplysning om Helbred, tillige Meddelelse om Syn
 og Farvesans, foruden andre Anbefalinger maa medfølge.
 Eleven skal være mellem 14 og 18 Aar. Ophold og Under-
 visning om Bord er frit; men han skal betale den ensartede
 Paaklædning og øvrige Ekvipering om Bord med 75 Kr.
 Nogle Elever kunne tilstaa Hjælp til Ekviperingen,
 naar Ansøgningen indeholder Attest for Trang.
 Elever fra Kjøbenhavn og Omegn overbringe selv An-
 søgningen Kl. 1 eller 6.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,
 som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
 garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk
 Vej kan skelnes fra Natursmør.
 Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

	med 12% Smørfeet å 79 Øre pr. Pund.		med 2% Smørfeet å 65 Øre pr. Pund.
---	--	---	---------------------------------------

Eneste eksisterende Margarinekvalliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
 og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.
Faas overalt.

Skibe til Salg.

Til Salg er:
Albatross, smuk og praktisk Jærndamper; Dimen-
 sioner: 133' x 21' x 10' 9", bygget i Hull 1884, meget kraftig,
 68 H. K., Fart indtil 10—11 Knob, Maskine og Kedler netop
 gennemgaaet Lloyds Survey i Hull, til Kl. 100 A. 1. Meget
 hensigtsmæssig til Fisketransport eller Sildefangst eller
 Lastdamper. Pris Lst. 2,500.
Sunlight, udmærket Ketch; Fiske- eller Lastbaad,
 c. 130 Tons d. V., kobberfast, 85 Røg-Tons Brutto.
 Flere første Klasses **Skrue-Bugserdamper**,
 lidt over 1 Aar gamle, c. 80 Fod lange, og nogle faa prak-
 tiske og billige første Klasses **Damptrawlere** og **Sejl-**
Fiskekuttere.
 Alle Skibene til Eftersyn i Hull. — Henvendelse til
 Ejerne:

W. A. Massey & Co.,
 Hull.
 Telegrafadr.: „Massey“, Hull.

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

A. WILSON, Kobbersmedemester,
 Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Telefon 137.

V. Børsholt,
 Aalborg. Algade 20.
 Stort Lager af prima Skibsbrød.

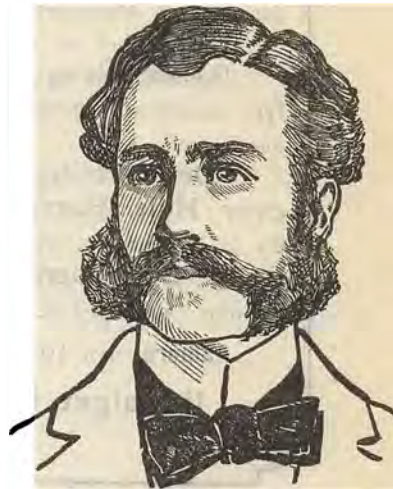
Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en
 berømt medicinsk Videnskabsmand som
 Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner
 Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds
 Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som
 sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Gransk-
 ninger og Studier af Fortidens støvede
 Skrifter saavel som Eksperimenter paa
 Nutidens Lægevidenskabs-Omraade, er
 DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National
 Bank Bygning i Fort Wayne, Ind.,
 U. S. A., i Stand til at offentliggøre,
 at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixirs, — at han ved Hjælp
 af en mystisk Mikstur, hvis Sammen-
 sætning han alene kender, og som han
 nu tillaver som Resultat af aarelang
 Søgnen efter dette livgivende Middel,
 er i Stand til at helbrede alle og enhver
 af de Sygdomme, som det menneskelige
 Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl
 om Doktors Oprigtighed i denne Sag,
 og de mærkelige Helbredelser, som han
 daglig udfører, synes at være et temmelig
 godt Bevis derom. Hans Paastande
 grunder sig paa sund Fornuft og grund-
 dig Erfaring under en mangeaarig Læge-
 praksis. Det koster intet at prøve hans
 mærkelige «Livseliksir», som han kalder
 sit Lægemedel, da han paa Anmodning
 sender enhver Lidende nok deraf til at
 overbevise sig om dens Evne til at hel-
 brede; man løber derfor ikke mindste
 Risiko. Nogle af de anførte Helbre-
 delser er meget mærkværdige og vilde
 næppe tros, hvis ikke paalidelige Per-
 soner aflagde Vidnesbyrd derom. Halte
 har kastet væk Krykkerne og gaaet om-
 kring efter at have benyttet Lægemedlet
 to eller tre Gange. Syge, der var bleven
 opgivet som uhelbredelige af Stedets
 Læger, er bleven gengivet Helbred og
 Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi,
 Mave-, Hjærte-, Nyre-, Blod- og Hud-
 sygdomme samt Blæreeonder forsvinder
 som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk,
 Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Ho-
 ste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit
 og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne
 eller andre Livsorganer fjærnes paa for-
 bavsende kort Tid. Delvis Lamhed,
 Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra,
 Hjærtesyge og Hæmorhoeder kureres
 hurtigt og varigt. Dette Middel renses
 hele Systemet, Blodet saavel som Celle-
 vævet, genopretter normal Nervekraft,
 Blodløbet og fuldstændig Helbred
 næsten øjeblikkelig. Der er ingen
 »Personsanselse« hos Livets Elixirs —
 alle og enhver har samme Nytte deraf.
 Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes
 frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken
 Sygdom De lider af, og et sikkert
 Middel derimod vil blive sendt Dem
 frit med omgaaende Post.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllergade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telef. 863.

Telef. 863.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegadr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine } og Rørkedler

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Raff. Skibs-Beg

i foustager af 200 og 100, i fjerdeg. af 25 og i kassar af 10 og 5 Kilogr. offereres. Priskurant og prøver sendes på begäran.

Halmstads Beck-, Rafina-deri- och Taktjärefabrik.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Efflgr.)

Skibsproviantering. Ved Havnen 12. Randers.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

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

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 23. Januar 1902. — Svendborg Søassurance. — Interessant Erstatningssag. — Sø- og Handelsretsdomme. — Generalforsamlinger. — West Hartlepoons Havn. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 5.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Januar 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

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

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings
Afdeling for mindre Skibe
afholder sin aarlige Generalforsamling i Marstal
Fredagen d. 31. Januar Kl. 10 Fm. paa Hotel „Ærø“.
Dagsorden er tilsendt Kredsformændene.
P. B. V.
Nicolaisen.
Sekretær.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:
Nybygninger af Staal saavelsom Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

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.



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



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Efflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

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

Skibsbygger
Richard Schrøder,
Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

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

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)
MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.
Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik
ved
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.
Leverpostej med og uden Trøfler.
Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeeste Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.
Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

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

P. Jørgensen,
Kallundborg,
udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

F. Kriel,
Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-vareforretning.
Telefon 165.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

 **Er „Moss-Rose“-Tobakken**
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-lagspapiret.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.: KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

LANDMANDSBANKEN

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

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

En Jagt

i god og sejlbare Stand, beliggende i Svendborg Havn, drægtig 18 Tons, godt udhalet med staaende og løbende Redskaber, 2 Stel Sejl, er billig til Salg ved Henvendelse til

Vilhelm Jensen, Skattegade.
Svendborg.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 30. Januar 1902.

Det vakte nogen Overraskelse, endogsaa paa Kjøbenhavns Børs, da det for faa Dage siden rygtedes, at Dampskibsselskaberne Kjøbenhavn, Union, Østersøen og Inga i Udbytte til Aktionærerne for det forløbne Driftsaar vilde udbetale 10 pCt., og i de videre Kredse, der ikke staaar Dampskibsrederiernes Virksomhed saa nær som Børskredse, vil det maaske vække endnu mere Overraskelse, naar der nu foreligger officiel Bekræftelse paa, at Rygtet talte sandt. Dette smukke Resultat vil naturligvis blive hilst med Glæde af alle dem, der er økonomisk interesserede i det, og desuden af de mange, der ønsker, at vor Skibsfart skal staa sig godt i Konkurrencen paa Verdenshavene, den, i hvilken den Aar efter Aar hævder sin Stilling. Men vi skulde tage meget fejl, om de foreliggende økonomiske Resultater af de fire Dampskibsselskabers Arbejde ikke ogsaa vilde give Anledning til Betragtninger af anden Art. Vi staaar midt i en Periode, i hvilken det fra Skibsfartens Side med megen Styrke kræves, at Staten gennem Skatte-lovgivningen skal være yderst varsom med at lægge ny Byrder paa Skibsfarten, og i hvilken denne paa den anden Side, særlig under Henvisning til de daarlige Tider, vægrer sig ved at gaa til en Forhøjelse af de strejkende Søfyrerbøderes Løn. Mod begge disse Standpunkter vil de nævnte økonomiske Resultater blive anført som et Argument, og vi tror derfor det er paa sin Plads, straks ved deres Fremkomst at anføre, at dette sker med Urette. Vi vil ikke hermed sige, at der kan være noget at indvende mod, om Rederierne, henset til alle foreliggende Forhold, skulde indgaa paa en Lønforhøjelse for Fyrerbøderne, fordi vi overhovedet ikke mener, at en saadan Foranstaltning lader sig kritisere af udenforstaaende. Vi vil kun hævde, at det gode Udbytte af nogle Dampskibsselskabers Drift i et eller nogle enkelte Aar aldeles ikke lader sig anvende som Argument i Forhandlinger om de Byrder, Skibsfarten kan paatage sig at bære. For det første bliver Resultatet et ganske andet, naar man, hvad man fornuftigvis bør, beregner Dampskibsselskabernes Gennemsnitsudbytte for en længere Aarrække; det viser sig da ingenlunde større end rimeligt. For det andet kan man ikke uden videre gaa ud fra, at Skibsfarten er en særlig lukrativ Forretning, fordi det forløbne Driftsaar viser gode Resultater paa Trods af Aarets yderlig slette Fragtforhold. Thi disse paavirker ikke, eller behøver ikke at paavirke, Skibsfartens Resultater i det Aar, de indtræder; Rederierne kan for dette helt eller delvis have sluttet forud til lønnende Rater, og i Almindelighed vil et saadant Aars ugunstige Vilkaar først vise deres fulde Virkning senere. Hvis derfor de foreliggende smukke Resultater skulde bebude, at de danske Dampskibsrederier gennemgaaende vil møde med saadanne, saa betyder dette ikke, at vor Skibsfart har Ævnen til at klare sig godt ogsaa i de magre Aar. Det betyder kun, at vore Redere har vist Klogskab og Forudseenhed nok til at benytte sig af de gode Tider, medens vi havde dem; Virkningerne af de daarlige undgaas ikke derfor.

Om en Overenskomst mellem Rederne og de strejkende Søfyrerbødere er der i den forløbne Uge aabnet Forhandlinger gennem de to Parters Organisationer, og i hvert Fald saa længe disse Forhandlinger staaar paa vil Strejken ikke blive udvidet til at omfatte Matroser og Havnearbejdere. Om Udsigterne til en Afslutning af Strejken, — der fremdeles ikke har virket væsentlig forstyrrende paa Skibsfarten — lader sig i Øjeblikket intet sige med Sikkerhed.

Den preussiske Handelsminister har til Regeringspræsidenterne i Søfartsdistrikterne sendt en Rundskrivelse om Forholdene i Drogden, i hvilken han udtaler, at dette Farvand i Aarevis har givet Grund til Klage. Farvandets Dybde er kun c. 21 Fod, og det er gentagne Gange forekommet, at større Dampere er grundstødte i Drogden, saaledes for nylig et stort norsk Sejlskib. Der findes i Farvandet en Rende, der kan passeres af større Skibe, men man kan ikke godt sejle gennem den uden Lods, og om Natten eller i usigtbart Vejr tager ogsaa Skibe med Lods om Bord jævnlige Skade. Cirkulæret omtaler endelig, at Farvandet bliver særlig farligt ved de større Sten, der findes i det, og at man hidtil uden Resultat har søgt at fjerne dem ved Bortsprængning; man mener, at disse Sten af Isen føres ned i Drogden nord fra og bliver liggende der.

Vi skal i Forbindelse med ovenstaaende oplyse, at Forholdene i Drogden i disse Dage paany har været Genstand for Omtale i Folkethinget, og at den fungerende Trafikminister her udtalte, at hvis man vilde tilvejebringe et Sejlløb paa kun 24 Fods Dybde, vilde dette kræve en særdeles betydelig Udgift. Ministeren var i Tvivl om, hvorvidt de Fordele, som derved vilde tilflyde dansk Handel og Skibsfart, vilde staa i Forhold hertil; han troede ikke, henset til de mange andre store Opgaver, der ligger for, at det vilde være hensigtsmæssigt at anvende en meget stor Sum paa at uddybe dette Sejlløb. Noget andet er, at det saa vidt muligt holdes rent, saa at Skibene ikke risikerer at løbe paa Sten, hvilket let kan ske, fordi Stenene flyttes af Isen; men paa dette Spørgsmaal har Marineministeren sin fulde Opmærksomhed henvendt.

Af en Oversigt over de Sejlskibe, der i Aaret 1901 er byggede til Rederier i Marstal, som en derværende Skibsreder har overladt „Ærø Avis“, fremgaar det, at der, dels i, dels udenfor Marstal, er bygget ialt 21 Skibe til et Beløb af 777,800 Kr. Ved Begyndelsen af indeværende Aar var under Bygning ialt 14 Skibe til c. 660,000 Kr., hvilke Skibe alle bliver færdige i Aarets første Halvdel. Af ny Bestillinger, der endnu ikke er paabegyndte, er 3—4 til ialt c. 130,000 Kr. anbragt i Marstal, 1 til c. 30,000 Kr. i Kolding. Samtlige Skibe bliver hjemmehørende i Marstal. I Ærøskjøbing bliver til Foraaret et Skib paa c. 200 Tons Brutto færdigt og derefter paabegyndes Bygningen af et lignende. For Sejlskibenes Vedkommende er altsaa i disse Nybygninger anbragt c. 1,600,000 Kr., væsentligst Kapital fra Ærø; lægger man hertil Summen for den ny Damper „Erindring“, der i 1901 byggedes til Marstal, kommer man nær op til 2 Mill. Kr.

En interessant Sag om Liggedags-Godtgørelse har if. „Fairplay“ d. 15. ds. fundet sin Afgørelse ved Retten i Lowestoft. Rederiet for et Dampskib fordrede Liggedags-Godtgørelse for 2½ Dag efter Losning af en

Ladning Trælast. Ladningen skulde modtages i Lossehavnen saa hurtigt som Damperen kunde levere den. Skibet havde tre Spil til Brug ved Losning, men Modtagernes Agent vilde ikke tillade, at der brugtes mere end to af dem. Modtagernes Sagfører gjorde gældende, at der ved Klausulen „as customary“ i Certepartiet maatte være tænkt paa „custom of the port“ i Lowestoft. Retten fandt, at det ikke vilde være umuligt eller urimeligt i Havnen at faa et tredje Hold af Folk og ansaa det for meningsløst, at fra et Skib, der ankommer til Havnen, skulde hvert enkelt Stykke Træ bæres bort, hvis „custom of the port“ af en eller anden Grund var dannet paa dette Grundlag. Dommen gik Modtagerne imod; de blev dømt til at betale 40 Lst. for Liggedagene og Sagens Omkostninger.

En i New York offentliggjort Statistik over Passengertrafikken mellem Evropa og New York i 1901 viser, at de forskellige Dampskibsselskaber i det nævnte Aar har landsat ikke mindre end 567,011 Passagerer i New York; heraf var 128,143 Kahytpassagerer, 438,868 Mellemdækspassagerer. „Norddeutscher Lloyd“ har befordret det største Antal Passagerer, 22 pCt. af det hele Antal, og blandt de engelske Selskaber har „White Star Line“ befordret de fleste. „Skandinavien-Amerika Linjen“ (Det forenede Dampskibsselskab) har befordret 947 Kahytpassagerer og 4,408 Mellemdækspassagerer.

Vi har modtaget Aar bog for den danske Fiskerflaade for 1902, udgivet af Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerak. Med sit sædvanlige nyttige og praktisk ordnede Indhold vil den være selvskreven til en stor Udbredelse i Fiskerflaaden.

Vi har fremdeles modtaget Deutscher Seefischeerei-Almanach for 1902, udgivet af Deutschen Seefischerei-Verein. Bogen tæller 500 Sider, paa hvilke rives meget indgaaende Oplysninger om alle Forhold af Interesse for det tyske Havfiskeri.

Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse i Danmark har suppleret sig med tidligere Medlem af Bestyrelsen, Hr. N. I. Ohlsen af Firmaet H. C. Christensen, Marstal, i Stedet for afdøde Agent N. Petersen.

De i vort sidste Nummer optagne Oplysninger om Besejlingen af West Hartlepoons Havn, der var tilstillet os af Grosserer Ad. Carl, er udgivne af Firmaet C. Nielsen & Søn i West Hartlepool.

Nordisk Skibsrederforenings Bestyrelse i Danmark har suppleret sig med tidligere Medlem af Bestyrelsen, Hr. N. J. Ohlsen af Firmaet H. C. Christensen, Marstal, i Stedet for afdøde Agent N. Petersen.

De ny Mæglerafgifter i danske Havne har ogsaa været Genstand for Kritik paa et Møde i West Hartlepoons Skibsrederforening; flere Medlemmer skildrede dem som ublu høje, særlig for store Dampere. Der vedtoges en Beslutning om, at Sagen skulde bringes frem paa Chamber of Shippings forestaaende Aarsmøde,

saaledes at der her forelægges Forslag til en Resolution, i hvilken der protesteres mod den ny Tarif, og det beslutes at foretage Skridt for at faa Afgifterne betydeligt reducerede.

Det meddeles fra Riga, at de ny russiske Havneafgifter fra 1902 ialt er 40 Kop. pr. Last. Lodspenge samt Deklaration og andre Smaaafgifter er de samme som tidligere.

Fra og med d. 1. Januar (russisk Tid) er der af de russiske Autoriteter truffet den Bestemmelse, at der ved Dampskibes Ankomst i Bolderaa af Føreren leveres Toldvæsenet en kortfattet Opgave over, hvor mange Tons han har om Bord og fra hvilket Land de er. For at undgaa Ophold i Bolderaa maa denne Opgave være forberedt, saaledes at den straks kan afleveres. Det er tilstrækkeligt, at Føreren nedskriver Opgaven paa et Ark Papir og sætter sit eget og Skibets Navn derunder.

Det har hurtigt vist sig, at de foran fremsatte Bemærkninger om nogle af Dampskibsselskabernes Udbytte er betimelige. Efter at de er skrevne, ser vi i „Social-Demokraten“ i Gaar en Artikel, der ligeledes kommenterer dem, bl. a. i følgende Ord:

„Som man ser, giver Selskaberne ganske kolossale Overskud, og der er maaske ingen Virksomhed, udenfor den rene Aager, som for Tiden betaler sig saa godt som deres. Alligevel vil de fradrage deres Fyrbødere 15 Kr. om Maaned i Løn. Fyrbøderne lønnes for Tiden med 2 Kr. om Dagen. Og dette synes disse Kuponklippere og Direktører er en alt for høj Løn. . . . Vi behøver ikke at minde om Aktionærernes Liv i Overflod og Vellevned. De lader deres Penge yngle, og uden at de rører en Finger glider det gyldne Overskud i deres Lommer. Men naar deres Personer er saa overflødige, vilde det vel være retfærdigt, om deres Indtægter forringedes noget, men hidtil har de faaet mindst 10 pCt. samtidig med at hundrede Tusinder er ophobede i deres Selskabs Kasser.“

Det var den første af den Art Betragtninger, vi netop ventede os.

Det danske Redningsvæsen

har udsendt sin Beretning for Finansaaret 1900—1901.

Der fandtes ved Finansaarets Udløb her i Danmark 54 Redningsstationer og 12 Bistationer. Paa Orlogsværftet er nybygget to ny Redningsbaade, af hvilke den ene (30 Fod lang og med Vandballasttank agter) er stationeret ved Tværsted, den anden (35 Fod lang og forsynet med to Sænkekøle og en Ballasttank) ved Skagens Gren. Paa Jyllands Vestkyst har der i de senere Aar i usigtbart Vejr været etableret Vagthold paa forskellige Strækninger; Vagtjenesten i øvrigt har været henlagt under Strandfogderne. Da denne Ordning viste sig utilstrækkelig og mindre betryggende, overtoges Vagtholdet fra Solnedgang til Solopgang i Tiden fra 1. September til 30. April af Redningsvæsenet paa hele Vestkysten

undtagen i Ribe Herred, i hvilket denne Ordning foreløbig ikke er etableret, samt paa Fanø, paa Kysten fra Skagen til Strandby, paa Læsø og Anholt. Iøvrigt besørger Strandfogderne Vagttjenesten. Det jydsk Redningsvæsen har fra 45 Stationer udført ialt 40,050 Timers Vagttjeneste, hvilket har medført en Udgift af 20,023 Kr. Paa Bornholm er til Vagthold anvendt 1,060 Kr. 50 Øre. Paa de under den ny Vagtordning inddragne Kyststrækninger er oprettet en Del ny Telefonforbindelser for at Meldinger om Strandinger hurtig kan naa Redningsstationerne. Der er opført 37 ny Alarmeringshuse med Telefon til de nærmeste Redningsstationer; paa ialt 129 Steder findes nu Telefonapparater; tidligere var kun Telefonforbindelse fra 71 Steder. Til disse Anlæg er anvendt 39,809 Kr. 58 Øre. Staten har i Aaret udredet 236,898 Kr. 95 Øre til Redningsvæsenet.

Der forefaldt i Aaret 18 Redningsforetagender, hvoraf 17 med Redningsbaad og 1 med Raketapparat. Der reddedes 147 Menneskeliv, hvoraf 138 ved Redningsbaade og 9 ved Raketapparat. Desuden har Redningsapparaterne i 35 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Dampbaaden „Vestkysten“ har i Aarets Løb assisteret 19 Fiskerbaade med ialt 105 Mand's Besætning.

Siden Redningsvæsenets Organisation i 1850—51 er der ved Redningsapparaterne reddet ialt 7,348 Mennesker.

Fragtmarkedet.

Den Mathed, som nu i saa lang Tid har karakteriseret Fragtmarkedet, er fremdeles den fremherskende næsten overalt. Kun det østlige Marked har i enkelte Retninger vist nogen Livlighed, særlig for Risfragternes Vedkommende, men Raterne er ikke stegne, eftersom der har været tilstrækkelig Tonnage for Haanden til at møde Begæret. Ser man hen til Størrelsen af de Baade, der er sluttede, vil man straks bemærke, at de næsten alle er paa 6/7000 Tons og derover. I dette som i andre Markeder er det kun de størst mulige Dampere, som for Tiden kan tjene lidt, medens de mindre for at friste Livet maa søge andre Markeder, hvor før endnu mindre Dampere dominerede. Man ser saaledes, at Sortehavet i denne Saison har taget mange Dampere paa 5/6000 Tons og derover, hvilken Størrelse tidligere var temmelig ualmindelig dernede, og i Østersøen, hovedsagelig dog i Sommertiden, er 4/5000 Tons Dampere slet ikke nogen Sjældenhed mere. Der er nu ogsaa lagt en Mængde mindre Dampere op, baade i England og rundt omkring i andre Lande; her hjemme er det i den seneste Tid bleven gjort i betydelig Udstrækning, ikke saa meget paa Grund af Fyrbøderstrejken som fordi Østersømarkedet, som jo er et saare vigtigt Felt for en stor Del af den danske Tonnage, er i en yderst elendig Forfatning. Ræsonneres der, hvorfor Dampere under disse Omstændigheder ikke søger andre Markeder, f. Eks. Middelhavet eller Sortehavet, skal det blot anføres, at disse er næsten lige saa tarvelige, og for Baade under 2,000 Tons kan der til de nu gangbare Ud- og Hjemfragter ikke være Tale om Fortjeneste, men kun Tab, og saa er det bedre at ligge stille.

Det østlige Marked har, som omtalt, fragtet ret livligt, og er det navnlig Rispladserne, som har taget Tonnage op. Der betales 22/6 O. C. pr. Februar/Marts, og pr. første Halvdel April er der sluttet til 23/6 Hamburg. Fra Bombay og Kurrachee er Raterne uforandrede paa

Basis af 16/ fra sidst nævnte Plads til udsøgt Havn, og Kulfragterne fra Calcutta er ligeledes uforandrede paa Basis af 4 Rupees til Madras. For Jute fra Calcutta til Dundee noteres 21/3 pr. Februar.

Sortehavet har været stille for prompt Tonnage, hvorimod der er gjort lidt mere for Februar/Marts og senere Positioner. I Odessa er der fremdeles „turn“; der er pr. 25. Januar/15. Februar sidst sluttet til 11/ à 11/6 til to danske Havne, og fra Sulina er der betalt 10/ N. C. pr. April, 10/6 pr. Maj. Fra Krimpladserne kan faas omkring 9/6 N. C. pr. Marts, medens der for Erts fra Poti er betalt 10/6 til Newport, 11/3 Rotterdam for prompte Baade.

Middelhavet har fragtet livligt, men Raterne er overalt utilfredsstillende. Alexandria giver 10/ for Bomuldsfrø til U. K., 9/ direkte Havn pr. Februar/Marts. For Erts er der betalt 7/ Villaricos/Glasgow, 7/9 Chartagena/Maryport, 8/ Seriphos/Glasgow, 9/ à 9/6 Huelva/U. S. med „free dispatch“, hvorimod der med „full terms“ sluttedes til 7/9 à 7/10¹/₂ Benisaf/Rotterdam eller Amsterdam, 9/3 Villaricos/Dunkirk, 8/3 Elba/Rotterdam. Fra Sfax noteres for Fosfat 9/ til London, 8/9 Dublin, og er der endvidere betalt 9/3 til Stettin. Espartofragterne er uforandrede paa Basis af 13/ fra Oran til Firth of Forth. Bilbao har fragtet en Mængde Baade til efterfølgende Rater: 4/ Cardiff eller Newport, 4/7¹/₂ Middlesbro, 5/ Glasgow, 5/3 Barrow.

Amerika „udmærker“ sig fremdeles ved en enestaaende Sløjhed, baade hvad Laster og Rater angaar. Lykkes det endelig efter store Anstrengelser at slutte en Baad, maa en Reder oven i Købet være glad, hvis han kan slippe fra Rejsen uden Tab. Paa Netto Charter er der sluttet til 8/ fra to Atlanterhavspladser til to kontinentale Havne, og fra New York til én Havn til 6/9. Bomuldsfragterne er knappe og uforandrede, nemlig 23/9 fra Savannah, Brunswick eller Wilmington. Kulfragterne illustreres af Rater som 8/ fra Baltimore eller Newport News til Genua og 9/ Norfolk/Messina. Tømmerfragterne fra Golfen er tarvelige paa Basis af 82/6 til U. K. eller Holland pr. Marts-April. Til Greenock direkte er sluttet til 80/ pr. Marts, og til Liverpool skal der være accepteret saa lavt som 78/9, hvilket vistnok er en Rekordrate. For store Dampere i Maanedsfragt til Atlanterhavsfart kan man faas 3/ à 3/3 pr. Ton Dødvægt for 6 à 12 Maaneder.

Argentina er flovere, og det er i Øjeblikket vanskeligt at placere saavel prompt som senere Tonnage. Raterne er nedadgaende, og der kan højst opnaas c. 17/ pr. Marts fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. Fra Buenos Ayres noteres pr. Februar/Marts 15/ à 15/6 og fra Bahia Blanca omkring 15/9. Begæret for Dampere fra Sydamerikas Vestkyst er nu ophørt, hvilket er en af Hovedgrundene til Argentina Markedets svagere Tendens.

Østersøen er næsten ganske forretningsløs, og de Rater, som betales, er yderst slette. Fra Libau vil højst kunne betinges 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen, medens der til Bristol Kanalen er sluttet til 1/ à 1/1¹/₂. Reval, hvor over en halv Snes Dampere har ligget opholdt mere end en Uge paa Grund af Is, har yderst lidt at byde paa, og Noteringerne er nærmest nominelle som følger: 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frs. 17 Hør til Dunkirk eller Ghent, 14/ à 15/ til 2 østskotske Havne. Til Riga ankommer endnu enkelte Rutedampere, som alle maa kæmpe med Isen i Bugten, og Fragtmarkedet maa betragtes som helt udgaaet. Saa snart der indtræder Frost, vil Riga antagelig lukke fuldstændig. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Rotterdam eller Antwerpen. Fra svenske og finske Træpladser er der en Del Ordre i Markedet pr. f. o. w., men de Rater, som kan opnaas, er langt fra fristende. Der er sluttet til 21/ Råfsø/Grimsby, og der noteres 24/ Piteå/Vest Hartlepool, Frs. 33 Luleå/Ostende, 21/ Sydbotten/Østkyst Kulhavn, 19/ Kronstadt/

Grangemouth. For konsekutive Rejser over 1902 noteres c. 32 Frcs. fra Mellemverrig til nordfransk Havn.

Kulfragterne er svagere som Følge af den næsten overdrevent stærke Befragtning i Begyndelsen af Maa-neden, navnlig fra Wales, saaledes at Lastepladserne nu er stærkt optagne. Befragterne har derfor fuldt op at gøre med at ekspedere de Skibe, som de allerede har sluttet. Fra Cardiff opnaas næppe over 5/3 à 5/4¹/₂ til Genua, og sluttet der endvidere til 5/ Gibraltar, 4/ à 4/1¹/₂ Malta, 6/ Venedig, 5/1¹/₂ Port Said, 9/9 Colombo, 5/9 Las Palmas, 9/3 La Plata, 10/3 Rio Janeiro. Tynen er ret aktiv undtagen til Østersøen, hvortil Fragter er meget knappe. Der er sidst betalt 3/9 Kjøbenhavn, samme Rate Hamburg eller Rotterdam, 5/9 Genua, 5/3 Alexandria, 6/ Marseille, 7/ Venedig. Til Kronstadt er der betalt 4/1¹/₂ fra Hull og 4/3 fra Grimsby for Rejser over Saisonen 1902.

Sejlskibsmarkedet er ret livligt for Langfartens Vedkommende, og Raterne er forholdsvis bedre end for Damperne. Der betales fra San Francisco 30/ à 31/3 pr. Februar/Marts, og fra Portland O. 31/3 til U. K. eller Kont. Fragterne fra Sydamerikas Vestkyst er lidt lavere, og er der sidst sluttet til 23/3 pr. Marts/Maj og 25/3 pr. Juli/August. For Kul fra Newcastle N. S. W. til Sydamerikas Vestkyst kan opnaas 14/, og fra Cardiff er betalt 17/ til Algoa Bay, 18/ Callao. Fra Sydney til U. K. eller Kont. er sluttet til 26/3 pr. Februar/Marts. For mindre Sejlskibe er der ikke meget Begær; der betales for Kul fra Firth of Forth til dansk Provinshavn £ 7 pr. Keel for 200 Tons Skibe og £ 6 for 3/500 Tons Skibe. Fra Kjøbenhavn sluttet en Del Smaaskibe med Korn og Foderstoffer til Kr. 3¹/₂ à 4 pr. Ton til dansk Provinshavn, Kr. 2 dansk eller svensk Sundhavn, Kr. 4 Sydsverrig, Rm. 5 pommersk Havn.

Indkaldelse af befarent Mandskab.

Fra Justitsministeriet er udgaaet Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab for Aaret 1902. Vi meddeler her de vigtigste af Kundgørelsens Bestemmelser.

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 1875 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 4. og den 8. 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 besørges Bøgerne afgivne til Mønstringsbestyreren.

Undladelse af at melde sig straffes med Bøder fra 10 til 100 Kr. De paagældende kan derhos uden for den sædvanlige Følgeorden afgives til Tjeneste ved Søværnet.

Skibsførere, der forsømmer i rette Tid at afgive de

hos dem beroende Søfartsbøger, straffes med Bøder fra 20 til 200 Kr.

3) De værnepligtige kan være forfremmede til befarne, uden at deres Søfartsbøger altid derom kan indeholde Oplysning. Enhver søfarende værnepligtig uden Togt, der efter sine Farter kan være forfremmet til befaren, bør derfor melde sig hos en Mønstringsbestyrer, der da enten straks eller i al 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 spørge den befaren, om han ønsker at gøre Tjeneste forud for sin Nummerfølge, og i bekræftende Fald meddele ham en ved Ministeriets Foranstaltning trykt Blanket til Attest om hans Brugbarhed, idet han opfordrer ham til at lade denne udfylde af en autoriseret Læge, hvorhos Mønstringsbestyreren dog skal betyde ham, at selv et af Lægeattest ledsaget Ønske ikke ubetinget vil kunne tages til Følge.

5) Udsættelse med Indkaldelse til en senere Mødetid i samme Aar end den, der hjemles ved den i Værnepligtsloven foreskrevne Nummerfølge, kan kun ventes tilstaaet, naar Andragende herom, støttet paa aldeles fyldestgørende Grunde og bilagte med Bevis for disse Grundes Tilstedeværelse, indgives til Justitsministeriet samtidig med Søfartsbogens Afgivelse, og saaledes, at Underholdspenge bortfalder fra den Dag, Udsættelsen tilstaaes.

6) Derimod kan enhver befaren værnepligtig, der ikke har opnaaet en Lægdsrullealder af 25 Aar, naar han afgiver sin Søfartsbog til Mønstringsbestyreren, begære sig fritagen for Indkaldelse i et Aar fra den Dag, da saadan Begæring fremsættes. Saa længe Udsættelsen varer, kan den paagældende ej udmønstreres. 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 betales selvfølgelig heller ikke i dette Tilfælde.

7) Enhver befaren værnepligtig, der anser sig berettiget til paa Grund af Utjenstdygtighed eller af andre særlige Grunde at udslettes af Rullen, kan straks fremstille sig for en Kassationskommission i nærmeste Garnisonsby, i Kjøbenhavn: Søværnets Kassationskommission. Han har at henvende sig uden for Kjøbenhavn til vedkommende Garnisons Kommandant, i Kjøbenhavn til Kommandanten i Nyboder.

Den befaren værnepligtige, der har afgivet sin Søfartsbog, er derhos berettiget til at fremstille sig paa Vagtskibet ved Kjøbenhavn til foreløbig Bedømmelse af, hvor vidt han er skikket til Tjeneste ved Søværnet eller ikke. I sidste Fald vil han hurtigst muligt blive fremstillet for Søværnets Kassationskommission. I første Fald vil der derimod, naar han herom henvender sig paa Orlogsværftet, enten blive anvist ham Arbejde eller ved Værftets Foranstaltning blive udbetalt ham 50 Øre for hver Arbejdsdag, da Arbejde ikke kan anvises ham.

8) Det vil inden Udgangen af Februar blive kundgjort for Mønstringsbestyrerne, hvilke befarnes der indkaldes, hvorefter de afgivne Søfartsbøger vil være at tilbagelevere de befarnes, der ikke er indbefattede under Indkaldelsen. Samtidig betales Underholdspenge til disse for Tiden fra Søfartsbogens Afgivelse til dens Tilbagelevering.

Generalforsamlinger.

Marstal Skipperforening

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Mægler Albert E. Bøye, bød Medlemmerne velkommen.

Kassereren, Skibsreder H. Bager, fremlagde Regnskabet.

Paa Indtægtsiden er opført: Kontingent til Skipperkassen 970 Kr., Sygekassen 419 Kr., Enkekassen 1,872 Kr., fra Æresmedlemmer 509 Kr., Restancer 50 Kr.

Ialt har Indtægten været 4,217 Kr.

Paa Udgiftssiden er opført: Til Sygehjælp 136 Kr., Enkepension 1,320 Kr., diverse Udgifter 325 Kr.

Skipperforeningen ejede d. 31. Decbr. 1901 1,929 Kr.

Sygekassen ejede d. 31. Decbr. 1901 3,442 Kr.

Understøttelseskassen ejede d. 31. Decbr 1901 5,924 Kr.

Frengangen er 3,757 Kr. Kassernes Formue er 41,296 Kr.

4 Medlemmer har faaet en Sygehjælp af 136 Kr.

I Aarets Løb er tilgaaet 3 og afgaaet 2 Medlemmer.

Medlemsantallet er nu 250.

Efter Forslag af Bestyrelsen fastsattes Pensionen for Aaret 1902 til 40 Kr.

Derpaa meddelte Formanden, at den af Regeringen i sin Tid nedsatte Lodskommission havde tilendebragt sine Arbejder ang. en ny Lodslov. Forslaget vilde vistnok blive indbragt i Rigsdagen i indeværende Samling. Det skulde saa blive behandlet i Bestyrelsen, og saafremt der i det var Punkter, som man enten kunde ønske ændrede eller noget tilføjet, vilde man bestræbe sig for at faa dette indsendt til Rigsdagen i rette Tid.

Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsreder Albert Albertsen; Skibsreder C. W. Clausen valgtes som nyt Bestyrelsesmedlem.

Formanden meddelte sluttelig, at han fra en Komite i Kallehave havde faaet tilsendt et Andragende, som agtes indsendt til Landbrugsministeren, med Anmodning til Skibsredere og Skibsførere i Marstal om at underskrive dette. Andragendet gaar ud paa at søge Ministerens Støtte for at faa anlagt en Fiskerihavn ved Kallehave, der tillige under Is- og andre vanskelige Forhold skulde tjene som Nødhavn for Skibe. Taleren havde ikke noget imod Forslaget, som han her vilde fremlægge til Underskrift for enhver, som maatte have Interesse for Sagen. Men hans Opfattelse var den, at Andragendet helst maatte henvises til „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“, hvor det rettest hørte hjemme. Nævnte Afdeling holder om faa Dage Møde i Marstal.

Sluttelig udtalte Formanden en Tak til samtlige Æresmedlemmer.

Nørrejylland's gensidige Søforsikrings-Forening

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Aalborg d. 16. ds. Regnskabet fremlagdes og godkendtes. Foreningen havde i Aaret 1901 haft en Indtægt af 8,114 Kr. og Udgift 11,203 Kr.; 4,352 Kr. blev udbetalt i Bonus. Det viste sig, at Foreningen havde haft 16 Havarier, som dog maa betragtes som mindre, da den største Udgift til et Skib har været 920 Kr. 83 Øre.

Foreningen bestaar af 62 Skibe til en Taksationssum af 247,200 Kr., og Reservefonden andrager 26,652 Kr. Der valgtes 4 ny Bestyrelsesmedlemmer. I Stedet for L. C. Jensen, Frederikshavn, H. Jeppesen, Løgstør, Chr. Lisborg og A. Sjøning, Aalborg, valgtes J. Jensen, Asaa, N. C. Christensen, Løgstør, P. Christiansen og Chr. Jensen (Find), Aalborg, og til Revisorer i Stedet for Skibsfører J. Larsen og P. Christiansen valgtes Skibsfører J. Andersen, Aalborg, samt Skibsreder og Direktør Lysholm, Randers.

Det blev vedtaget at indmelde hele Foreningen i Dansk Sejlskibsrederi-Forening; Udgifterne hertil skulde betales af Assurancens Kasse.

Forretningsføreren, Lauritz Sørensen, Aalborg, blev genvalgt for 3 Aar.

Søassurance Foreningen Marstal

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Bøye, gav en Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar samt oplæste Regnskabet.

Indtægten har været:

	Kr. Øre.
Kassebeholdning f. A.....	5,074 62
Udtaget af Sparekassen og Banken.....	2,200 00
Indbetalte Havariforskud.....	230 13
Indskud paa Aktieret.....	1,946 46
Indenrigs Sommerpræmie.....	4,691 50
Udenrigs Sommerpræmie.....	354 50
Indenrigs Vinterpræmie.....	1,261 76
Udenrigs Vinterpræmie.....	280 25
Ekstrapræmie og Mulkt.....	34 75
Indkommet ved Salg af „Luna“s Inventar.....	693 85
Indkommet ved Salg af „Hermantine“s Inventar.....	310 00
Obligationsrente.....	347 40
Indtægt ialt	17,425 22

Udgiften har været:

	Kr. Øre.
Udbetalt Ristorno for Nedsættelse.....	27 38
Udbetalt Aktieret.....	1313 15
Udbetalt Havarier og Forlis.....	7365 27
Indskud i Banken og Sparekassen.....	2500 00
Diverse Udgifter.....	659 62
Kassebeholdning.....	5559 80
Udgift ialt	17,425 22

Kassens Status d. 1. Januar 1902:

	Kr. Øre.
Kassen ejer i kgl. Obligationer.....	4600 00
— — i Privatobligationer.....	4360 00
I Marstal Sparekasse indestaar.....	26,415 93
I Handels- og Landbrugsbanken.....	1049 75
Kalkulerede Kapitalrenter.....	720 00
Resterende Indskud paa Aktieret.....	3089 99
Resterende Havariforskud.....	105 00
Kassebeholdning.....	5559 80
Ialt	45,930 47

Der resterer Udbetalinger for de i 1901 forliste Skibe 4923 00
Kalkulerede uopgjorte Havarier..... 1822 00
Kassens Formue udgør derefter 12,06 pCt. = 39,185 47

Ialt 45,930 47

Foreningen har i Aaret 1901 bestaaet af 84 Interessenter med 81 Skibe, hvorpaa var forsikret 927,000 Kr. Tilgang af 2 Skibe, men Nedgang af 2,000 Kr. i Risiko. Der er udmeldt 2 Skibe, og 2 Interessenter har ikke betalt ordinær Præmie for 1902. 2 Skibe med en takseret Værdi af 8,700 Kr. er totalt forliste. Der er sket Havari paa 3 Skibe. Kassen har haft Udgift ved Forlis og Havarier i Aaret 1901 for et Beløb af 8,149 Kr. = 2½ pCt.

Til Bestyrelsen valgtes i Stedet for Kapt. E. Schultz, der efter Tur afgik, Kapt. J. Friis. Til Taksationskommissionen valgtes Kapt. Ludvig Thomsen i Stedet for Kapt. J. Hansen, der afgik efter Tur.

Begge Revisorerne, d'Hr. E. Hansen og H. Schmidt, genvalgtes.

Aktieudbytte.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Overskud for afvigte Driftsaar andrager 545,864 Kr., hvoraf 300,000 Kr. — 10 pCt. af Aktiekapitalen — foreslaas udbetalt Aktionærene, 240,000 Kr. henlægges til Reservefonden, medens Saldoen, 5,864 Kr., overføres til næste Driftsaar.

Dampskibsselskabet Unions Overskud for afvigte Driftsaar andrager 232,665 Kr., hvoraf 150,000 Kr. — 10 pCt. af Aktiekapitalen — foreslaas udbetalt Aktionærene, 80,000 Kr. henlægges til Reservefonden, medens Saldoen, 2,665 Kr., overføres til næste Driftsaar.

Dampskibsselskabet Østersøens Overskud for afvigte Driftsaar andrager 264,898 Kr., hvoraf 60,000 Kr. — 10 pCt. af Aktiekapitalen — foreslaas udbetalt Aktionærene, 150,000 Kr. henlægges til Reservefonden, medens Saldoen, 54,898 Kr., overføres til næste Driftsaar.

Dampskibsselskabet Ingas Overskud for afvigte Driftsaar andrager 165,960 Kr., hvoraf 80,000 Kr. — 10 pCt. af Aktiekapitalen — foreslaas udbetalt Aktionærene, 80,000 Kr. henlægges til Reservefonden, medens Saldoen, 5,960 Kr., overføres til næste Driftsaar.

Prins Valdemars Forening

i Svendborg har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Havnefoged Møller, aflagde Beretning. Foreningen havde i det forløbne Aar klaret sine Forpligtelser med Hensyn til Enkeunderstøttelserne, hvortil Bøssefonden, der var gaaet jævnt fremad, ogsaa havde ydet Bidrag. I Aaret var oprettet Sejlmager Chr. Brandts Legat paa 2,000 Kr. — Kassereren, Navigationslærer Eisenreich fremlagde Regnskabet, der viste en Indtægt af 2,425 Kr. 55 Øre. Overskudet er 345 Kr. 19 Øre, Formuen 31,698 Kr. 18 Øre. Foreningen ejer nu Legater til et samlet Beløb af 8,500 Kr. Regnskabet godkendtes. De reviderede Love, der nu træder i Kraft, oplæstes. Til Bestyrelsen genvalgtes Havnefoged Møller, der takkede og lovede fremdeles at ville virke for Foreningen. Det vedtoges af Bøssefonden at uddele 70 Kr. til trængende Enker. Denne Fond ejer 1,640 Kr.

Den ny Sømandskasse

i Marstal har afholdt aarlig Generalforsamling. Kassereven, Skibsreder H. P. Kromann, fremlagde Regnskabet for 1901. Indtægten har været Kr. 4.084.64, Udgiften Kr. 4.471.45. Kassen ejede den 31. Decbr. Kr. 48.241.87. Regnskabet balancerer med Kr. 5.342.19. I Pensioner er i Aaret udbetalt Kr. 4,157.50. — Til Bestyrelsen valgtes d'Hrr. D. Grube og Chr. Krull Hansen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp. Naar der i et Certeparti staar: „Die Ladung wird dem Schiffe binnen 3 laufenden Arbeitstagen frei an Bord gebracht und binnen 3 laufenden Arbeitstagen frei von Bord genommen,“ hvorledes skal da dette forstaas? Er der nogen Forskel paa løbende Arbejdsdage og Arbejdsdage.

Naar det regner ved Losning af Kornlast, fritager det da Modtageren for Forpligtelse til at skaffe Skibet udlosset, at der i Certepartiet staar „løbende Arbejdsdage.“

C. Andersen,
Bandholm.

Sv. Udtrykket „løbende Arbejdsdage“ for en Kornladning er ikke ganske klart. Indtræder der Regnvejr eller anden Naturhindring, fritager det sikkert Afladeren, resp. Modtageren, for at laste eller losse Skibet, naar Regnen eller Naturhin-

dringen er af en saadan Art, at der ikke kan arbejdes, idet Udtrykket ikke kan betyde en Arbejdsdag, d. v. s. en Dag, hvorpaa der kan arbejdes. Udtrykket „løbende Arbejdsdage“ giver forevrigt hyppig Anledning til Disputer, da det ikke tilstrækkeligt præciserer, hvad der skal forstaas derved, men for at undgaa enhver Misforstaaelse, er det heldigst at benytte Udtrykkene „løbende Dage“ alene (running days), eller „weather working days“. I begge foran nævnte Tilfælde hører den sædvanlige Bemærkning om „Søn og Helligdage ekskluderet“ selvfølgelig til.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 7/1902, afsagt d. 22. Januar. Det offentlige mod Fyrbøderne Christensen og Raps.

Fyrbøder Christensen havde taget et offentlig Fruentimmer om Bord paa Dpsk. „Nidaros“, for hemmelig at bringe hende med til Riga og tilbage, og Fyrbøder Raps havde været vidende derom, men havde holdt det skjult for sine foresatte, medens han benægtede at have deltaget i Aftalen om vedkommendes Medtagelse om Bord.

I Henhold til Sølovens § 308 dømtes Fyrbøder Christensen til en Bøde af 50 Kr., Fyrbøder Raps til en Bøde af 20 Kr., og skulde de dernæst tilsvare Skibet Tab og Udgifter ved Affæren med 44 Kr. og betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 8/1902, afsagt d. 25. Januar. En Matros, der i Svendborg var blevet udmønstreret med Skonnert „Kirstine Jensen“ for en Rejse til Finland og videre og havde faaet et Forskud paa Hyre af 20 Kr., rømte i Kjøbenhavn paa et Tidspunkt, da han endnu skyldte lidt over 11 Kr. til Skibet. Efter Sølovens § 299, jfr. med Straffelovens § 251, idømtes han Fængsel paa Vand og Brød i 5 Dage og Sagsomkostninger.

Ugens Havarier.

Casma, Barkskib af Fanø, har paa Rejsen fra Ny Caledonien til Philadelphia maattet søge ind til Auckland med en Del oven Bords Skade. Lossede og reparerede og er atter afsejlet.

Alfrede, Skonnertbrig af Svendborg, har haft haardt Vejr paa Rejsen fra Dysart til Hjemstedet med Kul og har faaet en Del oven Bords Skade.

Marie, Galease, har paa Rejsen fra Aalborg til Kjøbenhavn med Mursten maattet søge ind til Helsingør med Tab af Sejl.

Haabet, Brig af Nykjøbing S. er indkommen til Rørvig med Tab af Sejl og en Baad.

I. C. Jacobsen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for indgaende til Montrose Dok været paa Grund. Flot med Assistance og tilsyneladende ubeskadiget.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle. Skibsreder C. P. Lund, Rønne. Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Fuldmægtig Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby Fanø, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henrik Knudsen.</i>
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen.</i>
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen.</i>
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg.</i>
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz.</i>
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>P. P. Salling.</i>
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen.</i>

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.</i>
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt, Dragør.</i>
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.</i>
Rødvig.....	„	<i>J. P. Nielsen, Rødvig.</i>
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen, Nyord, Stege.</i>
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen, Vordingborg.</i>
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen, Bandholm.</i>
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed, Rønne.</i>
Midtysten.....	„	<i>M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.</i>
Sydfyen.....	„	<i>Th. Nielsen, Svendborg.</i>
Østfyen.....	„	<i>W. Iversen, Nyborg.</i>
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen, Rudkjøbing.</i>
Nordfyen.....	„	<i>C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.</i>
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen, Marstal.</i>
Sydjylland.....	„	<i>P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.</i>
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen, Aarhus.</i>
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.</i>

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler G. Nicolaisen, Aarhus.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 5. Februar. Enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet, erhverver sig derved Ret til at faa sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster, alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning. For ny Spillere er det særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at indtræde i Spillet. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 21. ds. foretaget Prøvefart med et for Regning d'Herr. A. F. Klaveness & Co., Sandefjord, nybygget Skruedampskib Taunton, Værftets Nybygning Nr. 217. Skibet, der er 227 Fod langt, 32 Fod bredt og 16 Fod dybt og er forsynet med en Triple-Ekspansions Maskine, i Stand til at udvikle c. 1,200 ind. H. K., er den første Baad, som er bygget i Danmark for vestindisk Frugtfart og i Øjeblikket den mest moderne og bedst udstyrede til denne Trade. Der er ved den Slags Dampere særlig lagt Vægt paa Farten og Lastrummenes Indretning og kraftige Ventilation. Skibet er indrettet til — med al Komfort — at føre bl. a. 30 1. Kl. Passagerer, og det er bortfragtet for en længere Periode.

Hvilken Betydning Frugtfarten har, vil ses deraf, at et Selskab alene har ikke mindre end 70 Dampere gaende i denne Fart.

Prøveturen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

Med Skruedampskibet Marie, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Ångfartygs Aktiebolaget Karin i Helsingborg, foretoges d. 24. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til British Lloyds højeste Klasse, er 290' langt i Hoveddækket, 42' 6" bredt og 20' 7½" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 ind. H. K.

Fra Boas' Værft i Rudkjøbing er en Nybygning, der skal rigges som 3-m. Skonnert, løbet af Stablen. Den maaler 194 Tons Brutto og er bygget til et Rederi i Marstal. Dens Navn er Rota.

Fra Skibsværftet paa Frederiksen ved Svendborg er en ny 3-m. Skonnert, bygget til Købmand Hans Christensen i Marstal, løbet af Stablen. Den fik Navnet Lorenz og maaler c. 220 Tons Brutto.

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. Hekla, Holst, afgik fra New York 21. Januar, best. til Kbhvn. — Leopold II, Lepper, afgik fra Reval 28. Januar, best. til Dunkirk. — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 23. Januar, best. til New York. — Xenia, Kruse, i Kbhvn. — Alexandra, Thomsen, ankom til New York 26. Januar. — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 28. Januar, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Bremen 22. Januar, best. til Reval.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 26. Januar. — Antwerpen, Andreassen, afgik fra Stornoway 16. Januar, best. til Boston. — Arno, Strubberg, i Reval. — Baron Stjernblad i Dok. — Botnia, Bay, ankom til Reval 26. Januar. — Chr. Broberg, Harder, ankom til Kbhvn 20. Januar. — Christian IX, Møllerup, ankom til London 27. Januar. — Dagmar, Gade, afgik fra Landskrona 25. Januar. — Florida, Koch, afgik fra Philadelphia 23. Januar. — Frederik, Thomsen, ankom til Königsberg 24. Januar. — Georg, Buhr, afgik fra Libau 27. Januar. — Georgios I, Schibbye, ankom til Christiania 20. Januar, best. til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Newcastel 29. Jan., best. til Genua. — Island, Skjødt, afg. fra Kbhvn. 29. Jan., best. til New York. — Kasan, Hansen, ank. til Hamburg 26. Jan. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 11. Januar, best. til New York. — Kiew, Jacobsen, ankom til Pillau 26. Januar. — Kursk, Møller, ankom til Libau 20. Januar. — Laura, Aasberg, ankom til Trangisvaag 21. Januar. — Louise, Rasmussen, ank. til Hull 23. Januar. — Louisiana, Wulff, afgik fra New York 11. Januar, best. til Kbhvn. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 19. Januar, best. til Kbhvn. — Morsø, Sørensen, afgik fra Stavanger 26. Januar, bestemt til Kbhvn. — Moskov, Rohde, afgik fra Messina 17. Januar, best. til Kbhvn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Kbhvn. 26. Jan. — Nordjylland, Krag, i Island. — Norge, Gundel, afg. fra Christianssand 20. Jan., best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, i Kbhvn. — Olga, Frandsen, afgik fra Holtenau 28. Januar, bestemt til London. — Perm, Jonssen, ankom til London 26. Januar. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 20. Jan. — Thyra, Fischer, ank. til Stettin 25. Januar. — Valdemar, Kofod, ankom til Kbhvn. 27. Januar. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Manchester 25. Januar. — Vesuv, Meldahl, afg. fra Libau 22. Januar, best. til Hull. — Viking, Gjerløff, ankom til Kbhvn. 24. Januar.

Constantin, Niedersee, afgik fra Newcastle 28. Januar, best. til London. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 29. Januar, best. til Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 28. Januar, best. til Malmø. — Ficar'ia, Thøgersen, afg. fra Newcastle, 29. Januar, best. til Kbhvn. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Nakskov 29. Januar, bestemt til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankersen, afg. fra Odense 29. Januar, bestemt til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afgik fra Kbhvn. 30. Januar, best. til Newcastle. — Storebelt, Hardt, afgik fra Newcastle 29. Januar, best. til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 29. Januar, best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kbhvn. 18. Januar. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 15. Januar, best. til La Plata. — Sigurd, Mahncke, afgik fra Cardiff 19. Januar, best. til Alexandria. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra London 28. Januar, bestemt til Penarth. — Erik II, Hveysel, ankom til Buenos Ayres 13. Decbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Libau 21. Jan., best. til London. — Skjold, Schmidt, ankom til Lübeck 26. Januar. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 18. Januar. — Ragnar, Holst, afgik fra Kbhvn. 25. Januar, best. til Blyth. — Volmer, Riber, ankom til Libau 20. Januar. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Libau 21. Januar, best. til Rouen. — Olaf, Petersen, ank. til Buenos Ayres 15. Januar. — Svend II, Risø, ank. til Buenos Ayres 16. Januar.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Frederikshavn 8. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Frederikshavn 7. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Ayr 20. Januar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Cardiff 24. Januar, best. til Genua. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Lorenzo Marques 15. Januar. — Eduard Bary, Fagerlund, ankom til Dundee 8. Januar. — Baron Driesen, Laurentz, ank. til Nagasaki 9. Januar. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Colombo 15. Januar, bestemt til Port Arthur.

Heimdahl. Anine, Rathje, ankom til Boness 29. Januar. — Kamma, Pedersen, ank. til Sevilla 25. Januar. — Helga, Lagesen, afgik fra Tyne Dock 26. Januar. — Martha, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 25. Januar, best. til Grangemouth. — Elna, Leth, ank. til Antwerpen 21. Jan. — Therese, Christensen, afgik fra Bona 28. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afg. fra Novorossisk 23. Jan., ank. til Sulina 25. Jan., afg. fra Sulina 27. Januar, best. til Aarhus og Kbhvn. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Warna 27. Januar. — Dana, Westergaard, ankom til Burntisland 28. Januar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Alexandria 26. Jan., best. til Cyprus. — Niobe, Schmidt, ankom til Kbhvn. 27. Jan. — Nancy, Nielsen, afgik fra Cardiff 23. Jan., best. til Tunis. — Nautik, Mortensen, afgik fra Bona 25. Jan., ankom til Sfax 27. Jan. — Nordsøen, Gram, afg. fra Cardiff 17. Jan., bestemt til Marseilles. — Nexos, Sørensen, afgik fra Sunderland 25. Jan., best. til Leghorn. — Nora, Jørgensen, pass. Blyth 14. Jan., ankom til Las Palmas 25. Jan. — Neptun, Christensen, ankom til Riga 25. Jan. — Nerma, Nielsen, ank. til Esbjerg 28. Jan. — Alfa, Nørby, afg. fra St. Davids' 26. Jan., bestemt til Glückstadt.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Hamburg 25. Januar, best. til Sligo (Irland). — Dagny, Lorentzen, afgik fra Livorno 28. Jan., best. til Genua.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Königsberg 19. Januar, ankom til Rouen 27. Januar. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 25. Januar, best. til Eckernförde. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 20. Januar, best. til Ghent.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Bordeaux 26. Januar, bestemt til Newport. — Britannia, Poulsen, afgik fra Skien 24. Januar, best. til Tyne. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Dordrecht 25. Januar.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Reval 28. Januar, best. til Windau. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Havre 26. Januar, best. til Bremen. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til London 25. Januar. — Jomsborg, Kühl, ankom til Newcastle 27. Januar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Antwerpen 18. Januar. — Søborg, Fischer, ankom til Campana 20. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Göteborg 25. Januar. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Sevilla 16. Januar. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Aalborg 25. Januar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Rouen 28. Januar. — Marselisborg, Andersen, ank. til Hamburg 13. Januar. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Sevilla 26. Januar, best. til Glasgow. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 24. Januar, best. til Bacau i Rumænien. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Rosario 13. Januar. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Aalborg 28. Januar, best. til Hartlepool.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 26. Januar, best. til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 24. Jan., best. til Ardrossan.

Dampskibsselskabet Torm. Herma, Sørensen, afg. fra Boness 22. Jan., ank. til Nyborg 26. Jan. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kjøge 22. Jan., ank. til Shields 27. Jan. — Ajax, Brorsen, afgik fra Flekkefjord 22. Jan., ankom til Methil 25. Januar. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 28. Jan., best. til Newcastle.

Danmark. Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 23. Jan., best. til Boness. — Hamlet, Sommer, ankom til Pillau 17. Jan. — Helge, Olsen, ankom til Kbhvn. 26. Januar.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Annam, Berentzen, afgik fra Singapore 23. Januar. — Siam, Schøning, ankom til Bangkok 19. Januar. — Chakrabongs, Hansen, afgik fra Kbhvn. 21. Januar.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. 21. Jan. til Flensborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Königsberg 21. Jan. — London, Bom, ankom til Methil 25. Jan. — Paris, Nielsen, ankom til London 22. Jan.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Rufisque 23. Jan. — Lars Kruse Christiansen, afgik fra Cardiff 24. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 26. Jan.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kbhvn. 22. Jan.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Rotterdam 28. Januar. — Clara, Jensen, afgik fra London 25. Januar, bestemt til Burntisland. — Kai, Thomsen, ankom til Kbhvn. 23. Jan.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ankom til Burntisland 25. Januar.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Newcastle 28. Januar.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Prins Valdemar, Beck, ank. til Newcastle N. S. W. 20. Januar fra Port Natal. — Johanne, Thomsen, afg. fra St. Denis midt i Jan. til St. Pierre Reunion. — Rosa, Brinck, ankom til Marseille 22. Jan. fra Cette. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, afg. fra Liverpool 23. Jan. til Port Natal.

Svendborg. Minerva, Fuglsang, ankom til Llanelly 20. Jan. — Pallesen, Jensen, ank. til Mandal 20. Jan. — Flora, Sørensen, ank. til Mandal 20. Jan. — Sophie, Jensen, ank. til København 20. Jan. — Valkyrien, Hansen, ankom til Odense 21. Jan. — Hansine, Hansen, ank. til Middelfart 21. Jan. — Ruth, Fallentin, ank. til Wallø 21. Jan. — Skjold, Larsen, ank. til Göteborg 21. Jan. — Christian, Jørgensen, ankom til Port en Bessin 21. Jan. — Christine, Nielsen, ank. til Leith Red 22. Jan. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 23. Jan. — Mercur, Lund, ank. til Flekkefjord 18. Jan. — Marie, Rasch, ank. til Leith 23. Jan. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Sandefjord 25. Jan. — Ane, Rasmussen, ank. til Bari 23. Jan. — Oscar, Petersen, ank. til Gibraltar 26. Jan. — Delos, Andersen, ank. til Bari 26. Jan.

Ærø. Jørgen Olsen, Christensen, ankom 21. Jan. til Barbados. — Hekla, Jørgensen, ank. 20. Jan. til Pentuwan. — Alf, Rasmussen, ank. 18. Jan. til Southampton. — Kvik, Andersen, ank. 20. Jan. til Fowey. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 21. Jan. til Dieppe. — Amor, Rasmussen, ank. 23. Jan. til Invergordon. — Sigrid, Petersen, afg. 17. Jan. fra Gibraltar til Goole. — Alfa, Rasmussen, er ankommen til Laguna di Terminos (Mexico). — Hydra, Albertsen, afgik 16. Januar fra Saifi til Falmouth f. O. — Johanne, Østermann, var 17. Jan. sejlfærdig i Faro, best. til Hull. — Astræa, Svane, afg. 22. Januar fra Gravesend, bestemt til Pointe à Pitre. — Ingeborg, Svane, afg. 22. Jan. fra Warkworth til Ærøskjøbing. — I. A. Kromann var 23. Jan. sejlfærdig i London, best. til Morlaix. — Juno, Gottfredsen, ank. til Ærøskjøbing 26. Jan. — Maren, Christensen, afg. til Leith 24. Jan.

Ingeborg af Bandholm, Andersen ankom 25. Jan. til København fra Rostock.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Naar i Tiden fra 1ste August—1ste Maj Vandstanden ved Trelleborg er saa lav, at Postdamperen ikke kan løbe ind i Havnen, gives Taagesignal fra Fyrskibet med To-Knald hver 3 Minutter, og i den øvrige Del af Aaret gives To-Skud hver 3 Minutter fra den Ø-lige Havnearm.

Sölvesborg. Til Foraaret 1902 flyttes den Ø-lige Vager ved Skintosafföten Ø. hen til 55° 57' 40" N. Br. 14° 35' 15" Ø. Lgd. Den andre Vager ved Tunören inddrages. 56° 0' 10" N. Br. 14° 32' 20" Ø. Lgd.

Karlskrona—Ronneby. Til Foraaret 1902 udsættes en sort og rød Stage med Kryds i 17 Fod Vand. 56° 6' 30" N. Br. 15° 19' 15" Ø. Lgd.

Häfringe—Norrköping. Til Foraaret 1902 inddrages Risprikken ved Mellersta Klasgrundet. 58° 37' 30" N. Br. 17° 7' 9" Ø. Lgd. Risprikken ved KorpungsSV.-Grund ombyttes med en rød Vager med en opadvendt Kost, hvorunder to Balloner. 58° 36' 0" N. Br. 17° 20' 20" Ø. Lgd.

Sandhamn. Til Foraaret 1902 ombyttes Stagen med Kryds ved Revengegrundet med en sort Vager med to Balloner. 59° 15' 10" N. Br. 19° 1' 10" Ø. Lgd.

Furusund—Stockholm. Aspö. Til Foraaret 1902 inddrages Risprikken ved Aspe Sten. 59° 38' 45" N. Br. 18° 52' 25" Ø. Lgd.

Oregrundsgrepen. Ångskär. I Foraaret 1902 nedlægges det nuværende Farvand til Ångskär og et nyt Farvand S. der for afmærkes.

Den røde Vager ved Sandströmsgrundet inddrages. 60° 30' 19" N. Br. 18° 7' 42" Ø. Lgd. Risprikken ved Nybergs Grund inddrages. 60° 30' 26" N. Br. 18° 7' 11" Ø. Lgd. Risprikken ved Strömmens Grund inddrages. 60° 30' 30" N. Br. 18° 6' 24" Ø. Lgd. Stagen ved Ångskärs Grund inddrages. 60° 30' 24" N. Br. 18° 6' 18" Ø. Lgd. Stagen med Kryds inddrages. 60° 30' 26" N. Br. 18° 6' 0" Ø. Lgd. Ris-

prikken inddrages. 60° 30' 31" N. Br. 18° 5' 48" Ø. Lgd. Risprikken ved Ågrens Sten inddrages. 60° 30' 37" N. Br. 18° 5' 0" Ø. Lgd. En rød Vager med en Ballon og opadvendt Kost udlægges paa 60° 30' 9" N. Br. 18° 7' 6" Ø. Lgd. En Risprík udsættes paa 60° 30' 14" N. Br. 18° 6' 25" Ø. Lgd. En Stage udsættes paa 60° 30' 15" N. Br. 18° 6' 5" Ø. Lgd. I Foraaret 1902 udlægges en sort Vager med to Balloner NØ. for 13 Fods Grunden uden for Indløbet til Ångskär. 60° 30' 10" N. Br. 18° 12' 35" Ø. Lgd.

Söderhamn. I Foraaret 1902 inddrages den SØ-lige Vager ved Yttergrundet. 61° 16' 42" N. Br. 17° 23' 6" Ø. Lgd.

Norra Quarcken. Tjärnskärssund. I Foraaret 1902 inddrages: Risprikken ved Fjärdgrund. 63° 29' 5" N. Br. 19° 47' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Tjärnskärgrund. 63° 28' 30" N. Br. 19° 47' 5" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Jacobstad. Alholm. Paa Alholm ved Jacobstad er oprettet en Lods-Station, der hører under Mäskär Lods-Station, og hvorfra Lods afgives for Udgaende.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Tjørn. Stigsfjorden. Til Foraaret 1902 udsættes en Risprík S. for Grunden Fjelbådan. 58° 4' 15" N. Br. 11° 35' 30" Ø. Lgd.

Askerøfjorden. Stenungssund. Til Foraaret 1902 inddrages Stagen ved det N.-lige Indløb til Stenungssund. 58° 5' 6" N. Br. 11° 48' 0" Ø. Lgd.

Instön Ø. Til Foraaret 1902 udsættes en Risprík ved Landgrunden V. for Holmen Lille Bror. 57° 54' 20" N. Br. 11° 40' 20" Ø. Lgd. En Risprík udsættes V. for 7 Fods Grunden Ø. fra Kjellviken paa Instön. 57° 54' 5" N. Br. 11° 40' 10" Ø. Lgd.

Kalfjorden. Til Foraaret 1902 udsættes en Stage V. for Nötviksgrundet. 58° 15' 21" N. Br. 11° 40' 35" Ø. Lgd.

Sotefjorden. Långholmen. Paa den ved Långholmen sunkne Jagt er Rejsningen udtagen. Dybden over Vraget er 7 Fv.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Hamburg. Grasbrookhafen. En Lægter er sunken ud for Dalmann Kaj ud for Skur 13 i Grasbrookhafen. Ved Vraget ligger et Fartøj, der viser et rødt Flag over en sort Ballon, om Natten en grøn Lanterne over en hvid. Vises Ballonen over Flaget, skulle Dampere passere langsomt.

Holland. Zuiderzee. Kuinre. Et Fartøj er sunket c. 4¹/₂ Kbl. SØ. t. Ø. fra Kuinre grønne Havnefy. 52° 46' 40" N. Br. 5° 50' 13" Ø. Lgd.

Ijmuiden. En Lodskutter er sunken i Ijmuiden Havn inden for Noorderhoofd.

Udgangspunktet for Vandstandsignalerne ved Ijmuiden er 25 Fod.

Belgien. Schelde. Krankeloon. I Schelde er Grunden tværs af Tønderne Nr. 56 og 57 tiltagen N. efter, hvorfor disse Tønder skulle flyttes.

Den 20de Januar 1902 er ovenfor Fort St. Marie tændt to hvide, faste Ledefyr, der hedde Krankeloon Sluisje Fyr, medens de gamle Krankeloon Fyr nu hedde Krankeloon Fort Fyr. Flammens Højde: 29 Fod og 16 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrene vises fra blaa Fyrhuse paa sorte Baaker, paa den venstre Bred. S. for Fort St. Marie, Ø. t. S. og V. t. N. for hinanden. Holdte overet lede de mellem Krankeloon Fort Fyr linie og den grønne Vinkel i Pijp Tabak Fyr i Pas van Krankeloon.

England. Harwich. Dampskibe, som søge Harwich Havn, skulle nærme sig Lystønden paa Beach End langsomt, og dersom et Skib er for Udgaende saaledes, at de vilde mødes i Nærheden af Indløbet, skal det ankommende Skib vente S. og Ø. for Lystønden, til det udgaende er klar af det.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dungeness East Bay. Vraget af Skomerten „Pride of Dee“ i Dungeness East Bay er bortsprængt.

Worthing. Ved Vraget af Damperen, som er sunken 1¹/₂ Kml. S. 13° V. fra Worthing Pierhoved, er Lystønden og den grønne Vragtønde inddragen.

Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet „South Arklow“. Fyret paa Fyrskibet „South Arklow“ er nu forandret.

Howth Bailey. Howth Bailey Fyr er nu forandret og viser hvidt Et-Blink hver 1/2 Minut.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 3. Jan. 41° 29' N. Br. 9° 32' V. Lgd. Et tremastet Dampskib med Ild i Lasten.

Frankrig. Lorient. Fartøjet, der var sunket i Lorient Koffardihavns Forhavn, er optaget. Afmærkningen er inddragen.

Gironde. Pointe de Grave. En grøn Vragtønde er i 21 Fod Vand udlagt ved Ruinerne af Vandstandmaaleren ved Pointe de Grave. 45° 33' 47" N. Br. 1° 3' 28" V. Lgd.

Canariske Øer. Teneriffa. Punta Abona. Den 20. Januar 1902 tændes paa Punta Abona, Teneriffa Ø.-Kyst, et hvidt Blinkfy, der viser Tre-Blink. Flammens Højde: 73 Fod. Lysevnen: 16 Kml. Fyret lyser fra N. 20° Ø., over Punta Sorocco gennem Ø. og S. til S. 40° V., over Punta Roja eller Punta Camello. 28° 9' 20" N. Br. 16° 25' 50" V. Lgd.

Nova Scotia Grand Passage. Brier Island. Paa Brier Island ved det N.-lige Indløb til Grand Passage i Fundy Bay er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 60 Fod. Hvid, firkantet, 33 Fod høj Fyrbygning. 44° 17' 14" N. Br. 66° 20' 36" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. Quaco. Quaco Ledge og Quaco Reef Klokketønder, samt Quaco Shoal Stumpønde ligger fremtidig ude om Vinteren, naar Is tillader det.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Orion Shoal. En rød Spirtønde Nr. 2 er i 35 Fod Vand udlagt ved Orion Shoal SØ.-Ende, fra Sankaty Head Fyr i N. 33° Ø. og fra Monomoy Point Fyr i S. 54° Ø., tæt ved Entrance Klokketønde.

Delaware Bay. Vraget af Skonnerten „Lavinia Campbell“, der laa sunket midt i Løbet, 1/2 Kml. NØ. for Fourteen Foot Bank Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Maryland. Potomac River. Fort Washington. Omtrent den 25. Januar 1902 flyttes Fort Washington hvide, faste Fyr til Taageklokke-Taarnet tæt ved. Flammens Højde: 27 Fod.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 71 er ombyttet med Fyrskib Nr. 72. Fyr og Taagesignal ere uforandrede.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. George Sound. Carrabella River. En rød, 25 Fod høj Pæl med Topmærke er rejst ved Ø.-Siden af Yderenden af den nye, gravede Rende i Mundingen af Carabella River. 29° 49' 56" N. Br. 84° 39' 27" V. Lgd.

Bulkhead Cut. En rød, 25 Fod høj Pæl med Topmærke er rejst i V.-Enden af St. George Sound ved Bøjningen i Løbet, hvorfra Bulkhead Cut Ledefyrline skal følges ind i Apalachicola Bay. 29° 41' 49" N. Br. 84° 51' 23" V. Lgd.

Apalachicola Bay. West Pass. En sort Stumpønde Nr. 1, Flag Island Knoll Tønde, er i 19 Fod Vand udlagt fra Cape St. George Fyr i N. 72° V. og fra St. Vincents Island SØ.-Pynt i S. 60° V.

West Pass sort og hvid lodret stribede, spidse Barretønde, der laa i 20 Fod Vand, er inddragen.

Smaa Antiller. St. Lucia. Port Castries. I Port Castries er Karantæne-Tønden en rød Tønde. De fem Fortøjtønder ere røde; den, som ligger midt i Løbet V. for Kuldokken, kaldes Rendezvous Tønden. Tønden ved SV.-Enden af Vielle Ville Shoal er sort og hvid tærnet. 4 1/2 Fv. Pladen tæt V. for Rendezvous Tønden er borttagen til 7 1/2 Fv.

Trinidad. Port of Spain. Ved Port of Spain ere de to N.-lige Karantæne-Tønder mellem Five Islands og Maraval Point inddragne. De to S.-lige Karantæne-Tønder ere røde, den ene er en Klokketønde, den anden en Stumpønde.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Jacuacanga Bay. Alagado Rock N. En 1 Fods Klippegrund ligger 1 1/2 Kbl. S. 50° V. fra Guaxima Island S.-Pynt og i S. 53° Ø. fra Colombo Island S.-Pynt. En rød Spidstønde er udlagt 1/2 Kbl. NØ. for Grunden. 23° 1' S. Br. 44° 17' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Villefranche. I 1902 skal Villefranche hvide Blinkfy forandres til et hvidt Lynfy, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde bliver uforandret: 223 Fod. Lysevnen: 45 Kml. Under Forandringen ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt hvidt Blinkfy, der hver 5 S. viser Et-Blink, anbragt paa Fyrtaarnets Galleri.

Sicilien V.-Kyst. Trapani. I Trapani Havn ligger 3 Fortøjtønder, den yderste ca. 5 Kbl. S. 61° V. fra Fyret paa Hovedet af Dæmningen Ronciglio, den midterste ca. 3 Kbl. S. 59° V. fra samme Fyr, og den inderste ca. 1 1/2 Kbl. S. 50° V. fra samme Fyr.

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

Malacca Strait. Dinding Channel. Tanjong Hantu. Den 1. Januar 1902 tændes paa Yderenden af Tanjong Hantu, ved

det N.-lige Indløb til Dinding Channel, et hvidt Fyr med Formærkelser, der hver 10 S. viser En-Formærkelse; Lys 7 Sek., Mærke 3 S. Synsvidden: 10 Kml. Fyrapparat af 5. Orden. 4° 19' N. Br. 100° 33' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Annam. Baie de Tourane Klippen Canton. Baaken paa Klippen Canton er bortskyllet af Søen. 16° 9' 25" N. Br. 108° 13' 35" Ø. Lgd.

Japan. Iyo. Kurushima Strait. Konose Rock. Paa Konose Rock opføres en Baake, hvorfra skal vises et Fyr. Et midlertidigt hvidt Fyr vises fra en Pæl ved Baaken. Flammens Højde: 9 Fod; den forøges efterhaanden. Man maa ikke stole ubetinget paa Fyret.

Inland Sea. Iyo Nada. Nenashi Shengai Rock. Paa Nenashi Shengai Rock opføres en Baake, hvorfra skal vises et Fyr. Et midlertidigt, rødt, fast Fyr er tændt paa Baaken. Flammens Højde: 15 Fod. 33° 56' N. Br. 132° 29' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

I nogle Eksemplarer af Nautical Almanac for 1902 ere Siderne 33 til 48 indbundne af Almanakken for 1905. Skibsførere bør efterse Bogen og bytte den, dersom den angivne Fejl findes i deres Eksemplar.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert
fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjalpeskruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

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 Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		95	95 ¹ / ₄
Danmark	75—74 ³ / ₄	74 ³ / ₄	75
Norden	104 ¹ / ₂	104	105
Kjøbenhavn	95 ³ / ₄	96 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
Carl	45	44 ³ / ₄	45
Dannebrog	82 ¹ / ₂	82 ¹ / ₂	82 ³ / ₄
Skjold		58 ³ / ₄	59 ¹ / ₂
Urania	46 ¹ / ₂	45	45 ³ / ₄
Union	95	94 ¹ / ₂	95
Dampsk. af 1896		82 ³ / ₄	84 ¹ / ₂
Østasiatiske	99 ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		50	60
Torm		93	99
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58 ¹ / ₂	61
Dansk-russisk Dampsk. ...		—	—
Højmdal	96 ¹ / ₂	96	96 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		85	85 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.	87 ¹ / ₂	87 ¹ / ₄	87 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		88	89 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —	88 ³ / ₄	88 ³ / ₄	89
Aktier.			
Nationalbank		138	139
Privatbank		126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₂
Landmandsbank		125 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Handelsbank		123 ¹ / ₂	125 ¹ / ₂
Grundejerbank		105 ³ / ₄	106 ¹ / ₂
Burm. & Wain		75	75 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		86 ¹ / ₂	88
Sukkerfabr.		106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	100 ¹ / ₂ — ³ / ₄	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄

Veekselkurser d. 28. Januar 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.14
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Januar 1902.

Russiske Noter ..	216.05
4% Russiske Consols	101.90
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	98.70
5% Rumænske Stats	95.60
4% — — 1890	82.70

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

Forenede Dampskibsselskab 10,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 36,000, „Kjøbenhavn“ 54,000, „Carl“ 18,000, „Dannebrog“ 28,000, Skjold“ 2,000, „Urania“ 156,000, „Union“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 42,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

30. Series

5te Trækning begynder **Onsdag** den 5te Februar 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 1000 Kr.	1	Gevinst paa 2000 Kr.	1	Gevinst paa 1000 Kr.
1	750	1	1600	1	750
1	500	1	1000	1	500
2	300	2	600	2	300
7	150	7	300	7	150
60	100	60	200	60	100
90	50	90	100	90	50
130	25	130	50	130	25
100	10	100	20	100	10
2408	8	2408	10	2408	8

Desuden 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,850 Gevinster.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkolektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling Lørdagen den 22de Februar d. A. Kl. 6 Eftermiddag paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til Samme til i Aarets Løb at optage Medlemmer af Foreningen, der ere over 40 Aar gamle, mod en af Bestyrelsen i hvert enkelt Tilfælde fastsat Indtrædelsesafgift.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1901 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor, hver Søndag fra 11¹/₂—2 fra den 4de Februar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 28 Januar 1902.

P. B. V.
A. V. Knudsen.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

V. Børsholt,
Aalborg. Algade 20.

Stort Lager af prima Skibsbrød.

En ung Mand

med gode Vidnesbyrd, som har været Lærling i en Skibshandlerforretning, i Lübeck og senere beskæftiget der 1/2 Aar som Kommis, talende dansk, søger Plads i en Skibshandlerforretning. Tilbud under Mrk.: „A.“ modtages og videresendes af Annonce-Eksped. G. L. Daube & Co., Lübeck.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,
Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Oljetøj,

bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekspeditionsforretning,
20, Østerbro 20.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

J. Melander,

Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.
Telefon 5636.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.
Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Det betaler sig for

Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Fortegnelse over Fyr og Taagesignal-Stationer
i Kongeriget Danmark med Bilande, 1902. Pris Kr. 0,50.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Kort Nr. 189. Islands Østkyst. **Lánganes—Vestrahorn**
(1 1/2 Blad). Maalestok: 1:250,000. Med Supplement
Nr. 189 b. **Vestrahorn—Ingólfshöfði.** Pris: Kr. 3,00.
Kort Nr. 190. Islands Østkyst. **Rakkafloi—Kollumuli.** Fiskerikort. Maalestok: 1:80,000. Pris: Kr. 1,50.
Kort Nr. 191. Islands Østkyst. **Kollumuli.—Dala-tangi.** Fiskerikort. Maalestok: 1:80,000. Pris: Kr. 1,50.
Kort Nr. 192. Islands Østkyst. **Dalatangi—Kambanes.** Fiskerikort. Maalestok: 1:80,000. Pris: Kr. 1,50.
Kort Nr. 195. Islands S.Ø-Kyst. **Hornafjórdr.** Maalestok: 1:15,000. Pris: Kr. 1,00.

Sætteskipper.

Som saadan ønsker undertegnede Plads i indeværende Foraar. Jeg har ført Skib i 5 Aar i Fart Vestsverrig og Kalmarsund.

Skipper **M. Jeppesen,**
Kastedvej 20,
Aalborg.

Staallægttere.

En Del gode, brugte **Staallægttere**, fra 180—240 Tons Bæreevne, komplet udrustede med Grejer og Mast, ere billig til Salg ved Henvendelse til

Wm. R. Schou & Co.
3, P. Skramsgade, Kjøbenhavn K.

Galease til Salg,

laster 80 Tons d. V.
Kontoret anviser.

Skibs- & Bygningsarbejde

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

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dynkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.
Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Olaf Petersens
Smede- & Maskinværksted
udfører alle Maskin- & Kedelreparationer.
Havnegade 81. Nakskov.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfedt
å 79 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørfedt
å 66 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvalliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rart Tilstand kan bruges til Bømyser.

Faas overalt.

Skib til Salg.

Skonnert „Fanny“ af Odense, bygget 1870, Klasse A. Germ. Lloyd. dr. 39,62 Reg. Tons, 1600 Centner dw. & 1470 Centner Majs eller Byg, er til Salg ved Henvendelse til

Friis & Sørensen,
Skibsmæglere i Odense.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 22. Febr. Kl. 7 Efm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

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

Onsdag den 26. Febr. afholdes sammesteds den aarlige Middag med efterfølgende Bal, hvortil Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegne sig.

Bestyrelsen.

Skibe til Salg.

Til Salg er:

Albatross, smuk og praktisk Jærndamper; Dimensioner: 133' x 21' x 10' 9", bygget i Hull 1884, meget kraftig, 68 H. K., Fart indtil 10—11 Knob, Maskine og Kædler netop gennemgaaet Lloyds Survey i Hull, til Kl. 100 A. 1. Meget hensigtsmæssig til Fisketransport eller Sildefangst eller Lastdamper. Pris Lst. 2,500.

Sunlight, udmærket Ketch; Fiske- eller Lastbaad, c. 180 Tons d. V., kobberfast, 85 Reg.-Tons Brutto.

Flere første Klasses **Skrue-Bugserdampere**, lidt over 1 Aar gamle, c. 80 Fod lange, og nogle faa praktiske og billige første Klasses **Damptrawlere** og **Sejlfiskekuttere**.

Alle Skibene til Eftersyn i Hull. — Henvendelse til Ejerne:

W. A. Massey & Co.,
Hull.
Telegrafadr.: „Massey“, Hull.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Seassurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Wiese & Co.,

Skibsmæglere & Befragtningsagenter.

Lissabon.

Telegr.-Adr.: WIESE.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.
Christoffersen & Larsen.
Udfører alle Reparationer paa
Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Største Forretning
i udenlandsk
Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.
Kulørte Lampioner og Lys-Ballonier.
Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Skibs-
Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Odense. Nielsen & Sven-
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste

Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 30. Januar 1902. — Det danske Redningsvæsen. — Fragtmarkedet. — Indkaldelse af befarent Mandskab. — Generalforsamlinger. — Spørgsmaal og Svar. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 6.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Februar 1902.

9. Aarg.



Kompas justeres.

Preiser.

Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.

Nyhavn 37.

Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.

Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.

Tør Dok 470'x76'x24'.

3 Patent Ophalingsbeddinger.

Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.

Hurtigste Reparationssted i Norden.

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

Aut. Forhyringsagenter,

Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.

F. Jepsen, Nyhavn 23.

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

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.

Kgl.-Hof-Leverandør.

Niels Juelsgade 6.

Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

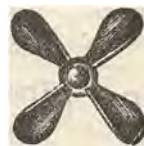
OTTO MONSTED, LIMITED,

Southall, near LONDON.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel,
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.

Kobberfarve for Træskibsbunde.

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

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.

Telefon 120.

Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Nordisk

Skibsrederforening.

Repræsenteret ved

S. LAUB.

St. Kongensgade 24.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



Skibs- Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 8560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6104.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 187.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14, Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

rigte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og prydet selve Om-
slagspapiret.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,

Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og

Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-

fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-

agtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

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 & Hel-
singers Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.

Kjøbenhavn.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Læge H. C. Lund.
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovanteringshandl,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Provanteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 6. Februar 1902.

Vi staar nu midt i den Periode af Aaret, i hvilken de fleste af Søfartens Foreninger holder deres aarlige Generalforsamlinger. Dette gælder baade vore hjemlige Foreninger og dem i Udlandet, og i Udlandets maritime Presse findes for Tiden en Mængde af de Beretninger, som de forskellige Organisationer har udsendt om deres gode Gerninger i det forløbne Aar. Sammenligner man disse Beretninger med dem, der fremkommer her hjemme, kan det ikke nægtes, at gennemgaaende giver de udlandske Indtrykket af en større, mere omfattende Virksomhed end de danske. Dette gælder fortrinsvis de engelske og tyske. I de engelske er det særlig Skibsreder-Foreningernes Aarsberetninger, der behandler en Mængde forskellige Spørgsmaal af Interesse baade for Rederne i Særdeleshed og for Skibsfarten i Almindelighed. I Tyskland yder ogsaa Skibsførernes Foreninger et betydeligt Kontingent til Aarsoversigterne, og af de Spørgsmaal, der kommer paa Dagsordenen ved den tyske nautiske Forenings Aarsmøde, der afholdes i denne Maaned, er adskillige af stor Interesse for Skibsførerne. I Modsætning hertil indskrænker de fleste af de danske Foreningers Aarsberetninger sig til en kort Redegørelse for Aarets økonomiske Resultater — for saa vidt de overhovedet aflægger nogen Aarsberetning — og Forhandlingerne paa Generalforsamlingerne holder sig væsentlig i det samme Spor. Dette tyder paa, at man her i Danmark gennemgaaende ikke tillægger det større Betydning, at Foreningerne gør offentligt Rede for deres hele Virksomhed. Vi fremdrager dette, fordi denne Opfattelse formentlig beror paa et Fejlsyn. Foreningernes Aarsberetninger er som Regel tilgængelige for Offentligheden, for det langt større Publikum altsaa, der staar udenfor Foreningerne, og med deres Generalforsamlinger er oftest det samme Tilfældet, for saa vidt som disses Forhandlinger refereres i Pressen. Begge Dele er en Fordel for Foreningerne, thi ved i al Fald denne ene Gang om Aaret at træde i Rapport til Offentligheden bliver de i Stand til at vække og vedligeholde dennes Interesse for deres hele Virksomhed, og de vinder derved i Indflydelse til Gavn for de Interesser, de repræsenterer.

Disse Bemærkninger er til Dels foranledigede ved en Opfattelse af de danske Søfartsforeningers Virksomhed, vi for kort Tid siden hørte fremsatte af en Udlanding. Vedkommende nærede stor Beundring for vore Søfartsforeninger. Han fremhævede deres solide økonomiske Stilling, at de oftest arbejder med store pekuniære Midler, hvilket viser, at Offervilligheden hos deres Medlemmer har været anselig; han mente ogsaa, at deres Medlemsantal var relativt større, i hvert Fald mere stabilt, end mange af de udenlandske Foreningers. Men de lever, paa faa Undtagelser nær, deres Liv for indesluttet, paakalder for lidt Offentlighedens Interesse, og indskrænker sig for meget til ene at forvalte deres vel spækkede Kasser. Formentlig vilde de vinde i Betydning, om de i højere Grad kastede sig over de Opgaver, der ligger for; i saa Henseende burde de tage de tyske og engelske Foreninger til Mønster.

Denne Opfattelse savner vistnok ikke Berettigelse, selv om den ingenlunde kan gøres gældende overfor alle danske Søfartsorganisationer, og vi har ment det af In-

teresse at fremføre den netop nu, da de fleste ledende Søfartsforeninger her hjemme holder deres aarlige Generalforsamlinger.

Paa en anden Plads her i Bladet vil man finde et Referat af den Generalforsamling, som Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i Fredags afholdt i Marstal. Der er Grund til særlig at gøre opmærksom paa de Resultater, det forløbne Aar har bragt Afdelingen, der tæller Medlemmer paa næsten alle Landets Søfartspladser. Den optager som saadanne Redere og Førere af Sejlskibe under 60 Tons. Den i Afdelingen indmeldte Tonnage har nemlig i Aarets Løb fordoblet sig og Medlemsantallet er samtidig vokset meget betydeligt; hertil kommer, at den forløbne første Maaned af 1902 viser en yderligere anselig Tilgang, idet flere af Søforsikrings-Foreningerne i Provinserne har indmeldt samtlige de i dem indtegnede Skibe i Afdelingen. Det synes, at det Tidspunkt nu nærmer sig, da saa at sige den hele mindre Sejlskibsflaade vil staa samlet i Afdelingen, der jo atter hører under Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Afdelingen vil da være stærk nok til at arbejde for Opgaver, som netop kræver en Enighed som den nu tilvejebragte for at blive løste. Det er et smukt og ret enestaaende Resultat, der her er naaet.

De i den forløbne Uge genoptagne Forhandlinger mellem Redernes og Søfyrbødernes Organisationer har fremdeles ikke ført til noget Resultat. Fra Arbejdsgiver-Foreningens Side er nu fremsat Forslag om, at Søfyrbødernes genoptager Arbejdet efter de af Dampskibsrederi-Foreningen fastsatte Regler, og at der, naar disse har været prøvede en Tid i Praksis, optages en ny Forhandling mellem de stridende Parter.

Den permanente Voldgiftsret for Bjærgningssager har i disse Dage afsagt en Kendelse, der har været imødeset med megen Interesse paa Grund af den store Bjærgeløn, det her drejer sig om. Det store russiske Panserskib „Pereswjet“ grundstødte i Efteraaret paa Vengeance-Grunden, da det kom fra Kiel og skulde op gennem Store Bælt. Svitzers Bjærgningsdampere arbejdede i flere Dage med at faa det af Grunden; da dette lykkedes, efter at en Del Materiale var losset fra Skibet, bragtes det ind til Nyborg for Dykkerundersøgelse. Det viste sig, at Skibet kunde fortsætte Rejsen, hvorefter det afgik til en fransk Havn, for at blive taget i Dok, inden det sejlede til sit Bestemmelsessted, de østasiatiske Farvande. — Voldgiftsretten, der bestaar af Skibsreder Torm og Kaptajnerne Langberg og Schierbeck, tiltraadtes for denne Sags Vedkommende af to Søofficerer, nemlig Kommandør Caroc og Kaptajn Cold. Bjærgelønnen fastsattes til 230,000 Kr., hvilket er knap 1 pCt. af Skibets Værdi, der er ikke mindre end 24 Mill. Kr.

I Anledning af de i vort sidste Nummer optagne Meddelelser om Forholdene i Drogden har vi modtaget følgende:

Skønt jeg har færdedes i Drogden i over 30 Aar under alle Forhold, har jeg dog aldrig set Is, stærk nok til at kunne bære enten paa sin Ryg eller paa anden Maade nogen Sten af den Slags, som besværliggør Besejlingen af Drogden. Jeg har undersøgt mange og gennem Vandkikkerten set endnu flere Sten af Dimensioner paa 10—15 Fods Diameter med en Højde af indtil 10 Fod, men endnu aldrig set nogen af nævne-

værdig Størrelse forrykket fra sit Leje eller ligge ovenpaa Grunden. Inde paa grundt Vand kan Isen vel tumle om med Sten paa flere Tons, men ud over 12—14 Fods Dybde ses aldrig nogen Sten forrykket. En enkelt Gang, naar et Isbjerg skruer sig op til en Snæs Fods Højde, har man vel set Sten paa et Par Tons ligge lidt over Havfladen, men det er kun mod opgaaende Grund paa c. 14 Fods Dybde. Isbjerget, der er skruet sammen af mindre Stykker, driver ikke bort, men undermineres af Strømmen, skilles ad og falder pludselig sammen, medens Stenen falder ned, hvor den kom fra; paa det dybe Vand dannes aldrig Isbjerger i Drogden.

Stenene, der nu ligger i Drogden, var kendt af vore Bødsteforældre og stammer sikkert fra Isperiodens Tid. Hvorfor de i de senere Aar ligger mere i Vejen end før, stammer sandsynligvis fra, at Skibene før, selv om de var dybgaaende, havde en Køl, der var nogle Fod bred, medens Dampskibene og de nyere Jærnskibe møder med en Bundflade af maaske 30 Fod, hvilket giver dem saa meget større Chance for at træffe Stenene. Hvis der hvert Aar blev udstationeret et Fartøj for at bortsprænge Sten fra det dybe Løb og dets nærmeste Omgivelser, vilde meget være vundet. At rense hele Drogden vilde nærmest blive et Sisufusarbejde. *Sømand.*

Udenrigsministeriet meddeler os, at ifølge Bekendtgørelse fra det nederlandske Marineministerium tilledes indtil d. 30. Juni d. A. Brugen af den gamle internationale Signalbog ved Signalering med Stationerne paa den nederlandske Kyst. Benyttes derimod den ny Signalbog, bør dette tilkendegives ved et særligt Signal, nemlig: Kendingsvimplen med Yderspidsen bunden nedefter til samme Flagline og derover en sort Kugle eller lignende Genstand.

Med nærværende Nummer af Bladet følger Titelblad og Indholdsfortegnelse til Dansk Søfartstidendes 8de Aargang, Aar 1901.

Lysbøje paa „Knollen“.

I „Tidsskrift for Søværnen“ skriver Premierløjtnant af Flaaden Hector Kiær følgende, der vil interessere ogsaa vore Læsere. Artiklen er dateret d. 29. December 1901.

En Meddelelse i Avisen om, at Dampskibet „Milo“ af Hull d. 27. ds. Morgen er grundstødt paa Nordre Røse, hvor den endnu staar med større Skade, bringer mig til at anmode om Plads for nogle Linjer.

For Tiden gaar den af mig førte Damper „Ceres“ i fast Passagerrute Stettin—Kristiania anløbende Kjøbenhavn, med en Afgang saaledes, at Drogden altid passeres om Natten. Skibets Dybgaaende har varieret mellem 16—18 Fod.

Selv under klart Vejr og med gode Forhold baade hvad angaar Strøm, Ankerligger og under Gang værende Skibe, er der med dette Dybgaaende et Punkt i Farvandet, man længes efter at se bag ved sig, og det er „Knollen“ med sine 14 Fod Vand. Under Forhold, hvor Vejret er „fedtet“, bliver Situationen her endog kriminel, medens jeg under virkelig Tykning formener, der kun er et at gøre om Natten, nemlig at ankre.

Kommer man med fyrklart Vejr paa Vejen opad Drogden til Dragør Fyrskib, vil Middelgrundens Fyr være netop fri østenom Røsen og man kan da holde op

paa Kursen misv. N. $\frac{1}{2}$ V. Strømmen kan jo nu enten sætte over mod Dragør Sandet, men for stærk Sætning her over mod er man garderet ved ikke at trække Middelgrundens Fyr vesten for Røsens Fyr, eller den kan sætte over mod Saltholmen, og her imod kan man kun gardere sig ved at staa fast op i Linjen de 2 ovennævnte Fyr overet. Tvinges man ud af Linjen, ved at skulle give B. B. Ror for modgaaende Sejlere eller Dampere, vige for Ankerligger o. s. v., er man hurtig ude paa Gisningernes Omraade, og det lykkes praktisk talt sjældent at være netop i denne Linje, naar Dragør Vinkelfyr viser rødt. Vesten for maa man i dette Øjeblik ikke være, thi saa er man for nær „Rasmus Møller“, og har man videre østligt Skæl, begynder den ubehagelige Hjærtebanken for Knollens 14 Fod.

Som Regel kommer man altsaa op med Østskæl i Fyrene til den røde Vinkel, og der er da kun et at gøre, nemlig at styre ret mod Røsen eller med denne ubetydeligt paa B. B. Boug, indtil Vinkelfyret viser hvidt, og da øjeblikkelig at give godt B. B.s Ror til man ligger misv. N. O. t. O., hvilken Kurs holdes indtil Røsen er tværs, eller Trekroners Fyr er frit Nord om Røsen, hvorefter der atter kan styres mod Middelgrundens Fyr.

Vil Uheldet imidlertid, hvad der er hændet mig 2 Gange, at man i Snævringen faar en modgaaende rød Lanterne netop som man skal til at holde mod Røsen, saa betænker man sig dog alvorlig paa alligevel at give St. B. Ror og vise ham grønt. Fortsætte sin Kurs og maaske endda give rødt mod rødt samtidig med at Dragør Vinkelfyr viser rødt og man kun er paa Gisning om sin Plads i østlig-vestlig Retning i denne røde Vinkel, tør man heller ikke af Frygt for de 14 Fod; jeg har begge Gange vist rødt og stoppet, men enhver véd jo, at dette gør man kun meget nødtigt under haarde Strømforhold.

For en Damper med „Ceres“ Dybgaaende er Farvandet her kun c. 1,800 Alen bredt, og jeg mener, at der kunde hjælpes betydeligt herpaa ved at lægge en Lys- og Tudebøje paa Knollen. Herved vilde det c. 1,200 Alen brede og dybe Løb østen om Knollen blive draget med ind i Sejllobet og kunne komme til stor Nytte om Natten, naar det kneb med Manøvrepads. Hyppigt vilde maaske da dette Løb blive benyttet af de nordgaaende Dampere, der da ganske sikrede sig mod at dele Skæbne med „Milo“, hvem vistnok kun Frygten for Knollen har drevet over paa Røsen.

Skibe under 14 Fods Dybgaaende har jo, som det nu er, store Fordele fremfor de mere dybstikkende Kolleger, medens Vigepligten er den samme for alle i Snævringen.

Trods min ovennævnte, maaske lidt pertentlige Navigering har dog Frygten for Knollens 14 Fod hver Gang bragt mig saa nær over mod Røsen, at jeg har set 3 Kosten ved dennes S. O. Side.

Som det nu er, ruger det mest absolute Mørke over hele den østlige Side af det saa befærdede Drogde-Farvand.

Ovenfor har jeg kun talt om en fyrklar Nat. Men kom op i en „fedtet“ og diset Nat, hvor man har loddet sig op til Drogdens Fyrskib. Man lister videre paa sin Kurs misv. N. $\frac{1}{2}$ V. op ad Drogden, ser efterhaanden Skæret af Røsen, idet det oftest er lidt klarere i Farvandet end inde over Land, men til Dragørs Vinkelfyr ses intet. Saa begynder man at famle sig frem med Loddet, men Farten er saa ringe, at man snart af Strømmen er ført fuldstændig ud af sit Bestik, og om man kommer igennem eller „brænder sig“, er kun et Spil af den Skæbne, der heldigvis hyppigst svinger til Fordel for Sømanden.

Under disse Forhold vil en Lys- og Lydbøje paa Knollen være endnu mere paa sin Plads, ja til uberegnelig Gavn for hele Farten i dette Farvand.

Et Par skarpe Bemærkninger fra Skibsførere om, at der snart skulde komme en Lysbøje paa Knollen, saafremt Marinens Officerer sejlede lidt mere de lange Vinternætter med dybgaaende Skibe, har været med-

virkende Aarsag til, at jeg ved denne Lejlighed har anmeldet Dem, Hr. Redaktør, om Plads i vort eget Tidsskrift for disse Bemærkninger i Stedet for at benytte Søfartstidende.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Generalforsamling.

Fredag d. 31. Januar holdt Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe Generalforsamling i Marstal. Under og efter Mødet indmeldte talrige Førere af mindre Sejlskibe sig i Afdelingen, saaledes at denne nu tæller et anseligt Antal Medlemmer, og Resten, der endnu holder sig tilbage, kommer nok.

Skibsfører Johan Albertsen, Marstal, bød velkommen, idet han opfordrede sine Standsfæller til alle som en at indmelde sig i Foreningen.

Afdelingens Sekretær, Mægler Nicolaisen, Aarhus, oplæste derefter

Regnskabet,

der har givet følgende Resultat.

Indtægterne har været:

Kontingent fra Afdelingens 16 Kredse 2,268 Kr., fra Ekstra-Medlemmer 155 Kr., Restancer 11 Kr. 40 Ø., Kassebeholdning 416 Kr. 95 Ø. Ialt Indtægt 2,851 Kr. 56 Øre.

Udgifterne:

Kontingent til Dansk Sejlskibsrederi-Forening 1,476 Kr. 59 Øre. Ekstra-Medlemmer 135 Kr., Rejseudgifter til Generalforsamling 239 Kr. 25 Øre, Porto, Assurance, Tryksager etc. 102 Kr. 13 Øre, Lønning 300 Kr.; ialt Udgift 641 Kr. 38 Øre. Beholdning d. 31. Decbr. 1901 598 Kr. 59 Øre, hvorved der fremkommer en Balance af 2,851 Kr. 56 Øre. Fremgangen er c. 200 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Medlemsantallet har været i glædelig Fremgang. Den 1. Januar 1901 talte Foreningen 228 Medlemmer, den 1. Januar 1902 var der indtegnet 385 Medlemmer med c. 12,000 R.-Tons, og i indeværende Aar har der været en betydelig Tilgang.

Jærnbanelaksterne.

Skibsfører Koefoed, Rønne: Forslaget er en Ganganger fra tidligere Tid. Vi vil søge at faa Taksterne for Godsbefordring paa Jærnbanelerne sat op. Det er en underlig Ting, at Statsbanerne vil føre en saadan Konkurrence med os. Vi — Smaaskipperne — maa som Statsborgere svare Skatter til Stat og Kommune akkurat lige saa godt som vore Medborgere. Men ved Statsbanernes lave Takster for Godsbefordring stoppes vi i vort Erhverv. Taleren opfordrede sine Standsfæller til med Energi at arbejde for at faa Jærnbanelaksterne for Godsbefordring forhøjede (Hør!).

Skibsfører Nielsen, Rødvig, var hovedsagelig rejst til Marstal for denne Sags Skyld. Vi bør henvende os til Rigsdagsmænd, der bør paatale disse sørgelige Forhold, der er ødelæggende for os. Jeg véd nok, ytrede Taleren, at der er Tale om en Forhøjelse af Taksten

for Godsbefordring pr. Bane, men det er nok kun 5 pCt., og det er alt for lidt.

Skibsfører C. Albertsen, Marstal, udtalte sig i Tilslutning til de foregaaende Talere. Men, ytrede han, det hjælper jo ikke, at en lille Dreng trækker den store Mand i Frakken; næste Gang er han vokset større, men jo større og kraftigere han bliver, desto mere Udsigt har han til at blive hørt. Og derfor vil Taleren opfordre enhver Skipper til at indmelde sig i Foreningen, thi saa bliver vi saa stærke, at den store Mand bliver nødt til at tage Hensyn til os (Hør!).

Skibsfører Th. Nielsen, Svendborg: Det havde været heldigt, om nogle Folkethingsmænd havde været til Stede i Dag og hørt vore Udtalelser og erfaret vore Ønsker. Ved stadig at presse paa, skal vi nok faa Ørelyd.

Mægler Hermann C. Boye havde allerede forrige Aar overfor Folkethingsmand Frederiksen paataalt den store Uretfærdighed, der begaaes imod Smaaskipperne ved de lave Jærnbanelakster. Slut sammen og arbejd kraftig videre paa Sagen. Det skal være mit Raad.

Redaktør Drechsel, Kjøbenhavn, der var mødt for Hovedbestyrelsen, oplyste, at Hovedbestyrelsens Opmærksomhed var henvendt paa denne Sag. Den har været underkastet en nøje Behandling. Der var blandt Bestyrelsens Medlemmer Enighed om den Uretfærdighed, der blev begaaet imod de mindre Skippere ved de lave Fragttakster paa Banerne. Men det vil mulig være uklogt i Øjeblikket at røre ved Sagen, idet man jo netop er i Færd med at udarbejde et Lovforslag om Forhøjelse af Jærnbanelaksterne. Hvor stor Forhøjelsen bliver, véd Taleren ikke; men som Forholdene stiller sig for Øjeblikket paa Rigsdagen, hvor Landbointeresserne er i stor Majoritet, maa vi være forsigtige med at forlange en for stor Forhøjelse; det vil maaske vække Betænkelighed, at en Indtægt skulde gaa fra Statskassen til Skibene. Taleren tilraadede at gaa frem med Forsigtighed og at overlade Sagens Ordning til Bestyrelsen, der saa kunde handle, naar det rette Tidspunkt foreligger.

Kaptajn Kofoed: Vi bør ikke lade os forskrække. Taleren kan ikke tro, at det kan skade at fremkomme med et ærbødigt Andragende.

Kaptajn Andersen, Bandholm, sluttede sig til Niensens og Koefoeds Udtalelser. Den mindre Afdeling har stor Interesse af Jærnbanelaksternes Forhøjelse; det har den store Afdeling ikke.

Skibsfører Nielsen: Jeg vil foreslaa at indsende Andragende til Regering og Rigsdag.

Spørgsmaalet sattes derpaa under Afstemning. Det vedtoges enstemmig at indsende et Andragende til Regering og Rigsdag om Forhøjelse af Jærnbanelaksterne for Godsbefordring.

Forseglingsforhold i Frihavnen.

Herom udspandt der sig en længere Diskussion, hvoraf vi refererer:

Forslagsstilleren, Skibsfører Koefoed, bemærkede: Det er nærmest mine Kolleger, der har bedt mig paatale denne Sag. Naar vi ligger i Havnen et eller andet Sted og skal forsegle, kan det ofte forvolde Fartøjerne forskellige Bryderier, særlig naar Vinden ikke er god. Det kan da ofte hælde, at man faar dobbelt Udgift ved to Gange at skulle have Bugserbaad. Vi ønsker derfor, at Toldvæsenet forsegler Skibet, hvor dette er beliggende. Toldvæsenet ejer jo flere Smaabaade, saa det kan let komme afsted. Vi er ogsaa villige til at afhente Toldbetjenten med vor egen Jolle.

Redaktør Drechsel: Denne Sag har været for i Hovedforeningen for nogle Aar siden, og der blev indsendt et Andragende til Generaldirektoratet. Skibsførerne har et billigt Krav paa at faa disse uheldige Forhold forandrede, hvis de fremdeles er lige uheldige. Hvis Andragendet sendes til Hovedbestyrelsen, vil den forhandle med Generaldirektoratet.

Flere Skibsførere havde Ordet for at udtale deres Beklagelse over de forskellige Besværligheder, de nuværende Forhold medførte for Skibene, idet Toldvæsenet kun vilde forsegle paa et bestemt Sted i Frihavnen.

Skibsfører Jens Hansen, Faxø: Hvis vi slog lidt af paa vort Forlangende og f. Eks. førte Skibet ind til det første nordre Pakhus, var vi dog noget hjulpe, og det vilde kunne lade sig gøre uden at ulejligge Toldvæsenet videre.

Skibsfører Koefoed: Det er et billigt Forlangende, vi fremkommer med Lad os ikke slaa af.

Skibsfører Andersen, Bandholm: Vi kan ikke forlange af Toldvæsenet, at det skal forsegle os, hvor vi ligger.

Sekretæren, Nicolaisen: Skal vi ikke, forinden vi gaar videre, undersøge, hvorledes Forholdene er og hvor meget vi med Rette kan forlange.

Det vedtoges at indsende Sagen til Hovedbestyrelsen, der skal søge denne ordnet paa bedst mulig Maade.

Grænseudvidelse i Østersøen for smaa Skibe.

Kaptajn Koefoed var paa sine Kollegers Vegne Forslagsstiller. Ønsket gaar i Retning af en Udvidelse af denne Grænse til Stockholm.

Skibsfører Nielsen, Svendborg, fraraadede at søge denne Udvidelse af flere Grunde; de, der har ofret Tid og Penge paa deres Uddannelse, maa ogsaa have Ret til den mere udvidede Sejlads.

Skibsfører Andersen, Aarhus: Vi maa tage i Betænkning, at vi har en haard Konkurrent i den energiske svenske Sømandsstand, der maa besejle hele Østersøen.

En Stemme: Søassuranceforeningen her i Marstal tillader ikke sine Medlemmer den udvidede Sejlads.

Skibsfører Koefoed: De nuværende Forhold er til stor Gene for Bornholmerne. Derfor mener Taleren, at man bør forsøge en Omordning.

Ved Afstemningen forkastedes Forslaget med stor Majoritet.

Toldeftersynet ved Hals.

Forslaget var stillet af Hovedbestyrelsen.

Det vedtoges at søge Toldeftersynet ved Hals ophævet og mere tidssvarende Forhold indførte der paa Stedet.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Sekretæren, Skibsm. Nicolaisen: Dette Spørgsmaal har været for flere Gange. Denne Gang maa vi se at komme til en Ordning. Taleren foreslog at samle forpligtende Underskrifter blandt Skibsførerne. Disse indsendes derefter til Hovedbestyrelsen, der sender dem til alle Rederiforeninger i Sverrig, Norge og Tyskland. Naar samtlige disse ligeledes underskriver og indgaar derpaa og gensidig forpligter sig til at overholde Ord-

lyden i den affattede Kontrakt, løber vi ingen nævneværdig Risiko.

Redaktør Drechsel: Hovedbestyrelsen kan slutte sig til Forslaget; den vil af al Ævne støtte Sagens Gennemførelse.

Forslaget vedtoges enstemmig.

Frihavnsregulativet.

Forslagsstilleren, Skibsfører H. C. Andersen, Aarhus: Der er allerede ved flere Lejligheder anket over den sørgelige Maade, hvorpaa Omladning fra Dampere til Smaaskibe foregaar i Kjøbenhavns Frihavn. De smaa Skibe har maattet vente op til 3 Uger paa at faa deres Last, uden dog at have faaet godtgjort noget for den spildte Tid. Herved er fremkommet meget følelige Tab for de smaa Redere, uden at disse Tab endda er kommet nogen til Gode, ikke en Gang Befragterne. Det er paa Tiden, at der bliver gjort noget for at søge denne Skavank afhjulpen. I Certepartierne er indført følgende: „at lade i Tur — efter Søloven — efter Frihavnsregulativet, naar Fartøjet ligger for“ etc. Naar Skibsføreren har underskrevet et saadant Certeparti, er det en Selvfølge, at han maa vente til det passer Afladeren og Frihavnselskabet at give ham Lasten. Hvad kan der nu gøres for at faa ovenstaaende Klausuler ud af Certepartierne, uden at skade Afladeren for meget i hans Handelsvirksomhed? Flere Skibsførere har været tilbøjelige til at give Mæglerne Skylden for dette Uvæsen. Taleren kunde imidlertid ikke dele denne Opfattelse, hvorimod han maa give Skibsførerne selv den største Skyld. Det staar jo paa Forhaand enhver frit for at slutte paa foreskrevne Betingelser, om han vil, eller lade være, om han ikke vil. Derimod er Mæglerne nødt til at udstede Certepartier efter Afladerens Ønske, naar Bestemmelserne da ikke er udenfor Lovenes Grænser, for saa vidt de da ikke vil sættes ud af Spillet med Hensyn til Fragtslutninger. Altsaa skal vi forlange, at Mægleren kun slutter paa almindelig gældende Betingelser eller i al Fald med et begrænset Antal Ladedage. Men naar vi forlanger saadant af Mæglerne, maa vi ogsaa kunne byde ham noget i Erstatning. Jeg kan kun øjne én Maade at ordne dette Spørgsmaal paa, og den er følgende: Vi har jo en Sejlskibsrederi-Forening. Først maa vi alle være Medlemmer af den, og da vi nu nærmer os dette Maal mere og mere, kan jeg ikke indse andet, end at det ikke er helt umulig, at vi med den sammensluttede Magt, vi er, selv kan være med til at diktere Betingelser, som er nogenlunde rimelige og antagelige. Jeg har tænkt mig, at vi paa nærværende Generalforsamling fremsatte et Forslag til Afstemning omtrent saaledes: Foreningens Medlemmer skal i Kjøbenhavn være forpligtede til at klarere hos én Mægler, altsaa hos den, der vælges paa Generalforsamlingen. De, der gaar udenfor, idømmes en Bøde, som tilfalder Foreningen. Naar dette er vedtaget og underskrevet af samtlige Medlemmer, henvender vi os til nævnte Mæglerfirma og tilbyder Vedkommende alle Foreningens Skibe imod at han forpligter sig til ikke at udstede noget Certeparti med ovenstaaende Klausul, og jeg tror, at vi paa denne Maade kan naa Maalet, da vi jo aldeles ikke sætter os den Opgave at skade Befragterne, men derimod kun at indvirke paa vore egne Kolleger, som nu er ubetænksomme nok til at slutte alt for tidligt og paa aldeles urimelige Betingelser. Afladeren behøver ikke at slutte Skibe længe før han har Brug for dem, og vil heller ikke gøre det, saa snart han selv bliver udsat for at komme til at betale den spildte Tid. Som det nu er, kan han jo rolig slutte, om det saa er $\frac{1}{4}$ Aar i Forvejen, naar han kan faa nogen til at indgaa paa sine Betingelser.

Der kan naturligvis mod dette Forslag indvendes,

at Mæglerne maaske ikke vil indlade sig paa de forlangte Forpligtelser, ligesom Købmanden heller ikke vil indlade sig paa at slutte eller bruge noget lille Skib uden med opgivne Klausuler i Certepartierne. Hertil kan kun svares, at jeg nok tror, at én vilde kunne være tjent med at være sikret alle Smaaskibe i Kjøbenhavn, men skulde jeg alligevel tage Fejl, var det ikke umuligt for Foreningen selv at holde en Befragtningsagent i Kjøbenhavn til at slutte Foreningens Skibe. Med Hensyn til Købmanden, vil han vel helst have Skibene billigst mulig, og jeg kan sejle billigere, naar jeg faar en god Ekspedition. Skulde Befragteren endda ikke ville slutte paa rimelige Betingelser, kan jeg ikke indse, at vi taber stort derved, da det, som Forholdene nu er i Kjøbenhavn, aldeles ikke kan betale sig at slutte nogen Fragt.

Jeg anbefaler Sagen til velvillig Overvejelse.

Efter at flere havde haft Ordet, vedtoges det at anbefale at undgaa at slutte Fragt efter Frihavnsregulativet.

Forslag om, at Foreningens Skibe skal benytte én Mægler i enkelte eller alle Havne.

Efter nogen Diskussion vedtoges det at antage én fast Mægler i hver af efterfølgende Byer: Svendborg, Horsens og Aalborg.

Toldforhold mellem Kjøbenhavns Havn og Frihavnen.

Efter en kort Forhandling vedtoges det at indlede Forhandling med Toldautoriteterne om en mere praktisk Ordning end den bestaaende.

Forslag om, at Horsens i Certepartierne indføres under almindelig undtagne Havne, saa længe Losningsforholdene ikke er tilfredsstillende ordnede.

Kaptajn Hansen, Faxe, foreslog at forhøje Fragten til Horsens ligesom ved Isefjorden.

Redaktør Drechsel oplyste at være gjort bekendt med et Tilfælde fra Hamburg, i hvilket Føreren af et mindre Sejlskib var bleven ganske skandaløst behandlet af en Modtager. Var det danske Konsulat ikke skredet ind, vilde paagældende Skibsfører have lidt et betydeligt Tab. Det burde overvejes, om ikke Indførelsen af en Art „sort Bog“ vilde være paa sin Plads overfor chikanøse eller uvederhæftige Modtagere. Naar en saadan med Tiden blev nogenlunde fuldstændig, vilde den mulig være et godt Hjælpemiddel for Skibsførerne. Denne Plan er næppe endnu moden til at praktiseres, men Bestyrelsen ønskede den overvejet i Kredsafdelingerne.

Sekretæren, Nicolaisen: Det er ikke ofte at Skibsførerne véd, hvem der skal have Ladningen, idet de slutter for Ordre. Han tvivler derfor om, at en saadan Bog vil gøre større Nytte.

Skibsfører Andersen, Aarhus, mente det var bedst at fremstille de omtalte Personers Forhold og Optræden i „Dansk Søfartstidende“, hvorved alle interesserede kunde faa Lejlighed til at bedømme Sagen.

Skibsfører Koefoed mente, at Tanken om den omtalte „sorte Bog“ var god, thi derved kunde man faa Lejlighed til at lære de paagældende Personer at kende fra den mindre gode Side, og saa kunde man tage sig i Agt for dem.

Skibsfører Andersen replicerede. Han var bange for, at Enkeltmands Doms kulde kunne være ensidig. Han foretrak derfor „Dansk Søfartstidende“, gennem hvilket Blad alle kunde faa fornøden Oplysning.

Det vedtoges, at Horsens i Certepartierne kommer ind under samme Kategori som Odense—Isefjorden, saaledes at det fremtidig lyder: Odense—Isefjorden—Horsens; altsaa, at der ved Fragtslutning fremtidig af Foreningens Medlemmer forlanges en højere Fragt til Horsens.

Hvad kan der gøres fra de Søfartsinteresserede (Fiskeribefolkningen iberegnet) for at Søfartsstanden kan faa 1 à 2 Repræsentanter i Rigsdagen eller et Søfartsdepartement.

Skibsfører Nielsen, Rødvig: Det er beklageligt, at vi ikke har en eneste Repræsentant for Søfartsstanden paa Rigsdagen. Vi Søfolk bør søge hen til at faa Lov til at afgive vore Stemmer ved Rigsdagsvalg skriftlig.

Skibsfører Th. Nielsen, Svendborg, kunde slutte sig hertil. Foreløbig bør vi arbejde hen til at se at faa vore Rigsdagsmænd til kraftig at tage sig af vore Sager paa Thinge. Ærø og Svendborg er de 2 Valgkredse, hvorfra der nærmest er Anledning til at sætte Søfartsrepræsentanter ind paa Rigsdagen, men det er de endda ikke stærke nok til at kunne gøre alene. Foreløbig maa vi holde vore Rigsdagsmænd til, at de virker for os alt, hvad de kan.

Skibsfører Koefoed: Jeg vil henstille, at Hovedbestyrelsen anmodes om at gøre noget for Søfartsstanden i denne Henseende.

Redaktør Drechsel: Grundloven kender ikke til Klassevalg, og Søfartsstanden kan ikke forlange en særegen Kandidat; der er kun én Vej at gaa, og det er at interessere de politiske Partier for, at ogsaa Søfartsstanden bliver repræsenteret. Der er da ogsaa flere af de nuværende Rigsdagsmænd, som med Interesse tager sig af Søfartens Sager, f. Eks. Ærøkredsens Folkethingsmand, Hr. Frederiksen.

Afgift til Sømændshus eller lignende Institution af saavel danske som fremmede Skibe, for gennem saadanne indvundne Midler at faa Hjælp eller Understøttelse for fattige Sømænd og deres Efterladte.

Kaptajn Nielsen, Rødvig, mente, at baade fremmede og danske Skibe burde yde en vis Afgift til disse Formaal, naar de gik ind i danske Havne. Det vilde ikke være nogen uoverkommelig Udgift for Skibene, men vilde kunne blive et stort Gode for Sømændsstanden.

Sekretæren, Nicolaisen: Det er ikke saa let en Sag at oprette en saadan Institution, thi det er vel tvivlsomt, om Udlandet indgaa herpaa. Og at de danske Skibe alene skulde bære Udgiften, vilde dog vel nok være en Uretfærdighed.

Redaktør Drechsel oplyser, at Danmark er traktatmæssig forpligtet til ikke at paalægge fremmede Magters Skibe nogen saadan Afgift. Vi er imidlertid her hjemme komne ind paa Reformtanker, der tager Sigte paa at hjælpe og understøtte Søfartsstanden paa anden Maade. Saaledes har Bestyrelsen taget Initiativet til at faa oprettet en Ulykkesforsikring for Søfolk, der for Førerne af de mindre Skibe antagelig vil blive i Lighed med den Forsikring, vi har faaet for Fiskere. Senere faar vi forhaabentlig en Alderdomsforsikring, saa Sagen vil nok komme i god Gænge.

Man vedtog derefter at stille Sagen i Bero.

Forbedring af Dragør Havn, saaledes at den kan anvendes som Nødhavn for smaa Skibe.

Forslagsstilleren, Skibsfører Koefoed, Rønne, anbefalede paa det varmeste Forslaget. Vi bør fra Foreningens Side støtte Sagen af al Kraft. Mange andre

Skibe end Bornholmernes vil i uroligt Vejr eller under Isforhold have stor Nytte af Havnen.

Skibsfører Andersen, Bandholm, troede ikke, mange vilde søge Dragør som Nødhavn. Vi maa være lidt forsigtige med at komme frem med saadanne Andragender.

Skibsførerne Andersen, Aarhus, Nielsen, Svendborg, og Koefoed anbefalede gentagende Sagen.

Det vedtoges at undersøge hos Dragør Kommunalbestyrelse, hvorledes den stiller sig overfor et Andragende til Regering og Rigsdag om Uddybning og Udbedring af Dragør Havn.

Andragende om forskellige Bøjer, Prikker o. lign.

De, der ønsker at faa saadanne anbragte eller forandrede, maa indsende skriftlig motiveret Begæring til Afdelingens Sekretær, Mægler Nicolaisen i Aarhus.

Det vedtoges at afholde næste Aars Generalforsamling i Aalborg.

Formanden, Skibsfører Chr. Jensen, Kjøbenhavn, der var forhindret i at være til Stede, genvalgtes.

Som Repræsentanter ved Hovedforeningens Generalforsamling til Sommer i Vejle valgtes Skibsfører Christiansen, Odense; Suppleant blev Skibsfører Koefoed, Rønne.

Generalforsamlingen sluttede med et af stærke Hurraab besvaret Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og for Afdelingens Kredsformand i Marstal, Kapt. Albertsen.

Om Aftenen afholdtes et Fællesmaaltid, hvor der herskede en udmærket Stemning.

Fragtmarkedet.

Der er ingen nævneværdig Forandring indtrædt a den forløbne Uge; vel effektueres der rundt omkring en anselig Mængde Befragtninger, men Raterne er gennemgaaende i den Grad tarvelige, at man uvilkaarlig opkaster Spørgsmaalet: Hvor mange Dampere mon der egentlig tjener noget til de Fragter, der nu slutes til og sejles for? Det er vist ikke for meget sagt, at det i de fleste Tilfælde kun er Penge ud af Lommen. Der kan nok være enkelte Baade, som ved tilfældigvis at befinde sig i en heldig Position, kaprer sig en Fragt, som leverer et lille Overskud, men set under et har Dampskibene, baade store og smaa, for Øjeblikket meget ublide og vanskelige Kaar at arbejde under. De Redere, som, medens Tiderne var bedre, har fragtet deres Baade ud for længere Tidsrum til betalbare Fragter, kan være glade nu, forudsat at de har paalidelige Befragtere, hvilket i nedadgaaende Perioder er af største Vigtighed. Som Forholdene ligger, er der mere end rigelig Tonnage til det nuværende Begær og desuden sættes der dog stadig ikke faa Nybygninger i Vandet, hovedsagelig Dampere paa 5000 Tons og derover, hvoraf der nu eksisterer en Masse, og med disse ny Dampere, som næsten alle er kontraherede i den dyre Periode, vil de respektive Redere ingenlunde faa det let nu, da Fragterne er nede paa et saa enestaaende Lavmaal. Særlig Amerika er fremdeles

ligeftrem utilladelig flov, men til dette Marked saavel som til de øvrige henviser vi til efterfølgende.

I det østlige Marked er det igen Burmah, som har været den væsentligste Aftager, og der er sluttet en Mængde Dampere pr. Foraaret til 22/6 O. C. samt enkelte Baade til Argentina og Brasilien til 28/ à 29/. Paa Grund af de talrige Risbefragtninger er Calcutta lidt højere og vil saaledes nu betale 23/9 for Jute til Dundee pr. Februar. Til Hamburg er betalt 24/9 pr. samme Termin. Bombay og Kurrachee er stille paa Basis af 14/6 fra først nævnte Plads til udsøgt Havn, 15/ to Havne.

Sortehavet er lavere, og for Odessas Vedkommende er der mindst 14 Dages „turn“, hvilket ikke godt kan taaes med de nuværende Rater. Større Baade kan kun placeres ved „berthing“ og betales der 7/6 à 8/ til udsøgt Havn for et vist Parti til at begynde med. Fra bulgarsk Havn betales c. 8/6 pr. Februar. Sulina har taget flere Dampere til 9/6 N. C. pr. April, 10/6 pr. Maj. For Erts fra Poti er prompte Dampere sidst sluttede til 11/ Middlesbro, 11/6 à 11/9 Rotterdam, Antwerpen eller Dunkirk.

Fra Middelhavet har der igen været fragtet ret betydeligt, og navnlig for Erts er Begæret fremdeles ganske godt, hvorimod Raterne, om end en Ubetydelighed bedre, lader en Del tilbage at ønske. Med „full terms“ betales 8/ Carthage/Rotterdam, 7/1½ Benisaff/Cardiff, 9/ Villaricos/Rotterdam, 8/ Almeria/Glasgow, og med „free dispatch“ 7/6 Limiona/Glasgow, 8/ Huelva/Antwerpen, 8/ Garrucha/Maryport, 5/7½ Elba/Newport. For Fosfat kan faas 8/9 Sfax/London, 9/3 Kings Lynn, og for Esparto 13/ fra Oran eller Bona til Firth of Forth. Fra Marseille noteres for Oljekager Rm. 10 til Hamburg, Rm. 12 Stettin, 9/6 til Leith eller Kings Lynn. Bilbao er nærmest uforandret og betaler 5/1½ à 5/3 til Dunkirk, 4/6 Rotterdam, 4/9 Boness, 4/6 Middlesbro, 6/3 Workington.

Amerika, der har rigeligt Rum baade i de regulære Linjer og de mange Baade, som er i Maanedsfragt for amerikansk Regning, har kun meget lidt Brug for „outsiders“, og Følgen heraf er, at Raterne er yderst trykkede. For Korn slutes slet ingen hele Ladninger, hvorimod der for Bomuld endnu fragtes enkelte Dampere til 23/9 fra Savannah eller anden Atlanterhavshavn. Kulfrakterne flove, og er der sidst betalt 9/ fra Newport News til River Plate. Fra Golfen er Raten paa Netto Charter nominelt 9/ à 9/6; for Tømmer fragtes der kun smaat, og Raterne er lave, som f. Eks. 77/6 til Liverpool, 80/ Southampton. De kanadiske Træpladser fragter næsten intet; der noteres pr. f. o. w. 35/ fra St. John, 38/9 à 40/ fra Miramichi og 42/6 fra St. Lawrence.

Argentina er uforandret flov undtagen for prompte Baade, og er der for nogle enkelte saadanne af „handy“ Størrelse betalt 18/ fra San Lorenzo Grænsen, hvorimod Buenos Ayres byder 16/ à 16/6. Bahia Blanca har sidst sluttet til 17/3 O. C. pr. Februar. De sidste Meddelelser fra Argentina gaar ud paa, at der er sket Skade paa Kornet paa Grund af Tørke, og dersom der ikke snart kommer Regn, vil Høsten blive mindre end anslaaet. Fra Chile til U. K. eller Kont. er der sluttet flere store Dampere til 24/6 for Lastning i December 1902 og Januar 1903.

Østersøen er ualmindelig flov for Aarstiden, og de Rater, som nu betales, giver kun Tab. Riga er spærret af Is ved Domesnæs, og Reval er risikabel at gaa til, men til Trods herfor noteres fra sidst nævnte Plads ikke mere end 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 17½ Hør til Dunkirk eller Ghent, 14/6 én, 15/6 to skotske Havne. I Libau er Tilførslerne af Korn fra det indre stadig smaa, og Fragterne er lave, som følger: 9 d. Havrebasis til London, Leith eller Rotterdam, 1/ Rouen. Kønigsberg betaler 1/3 til London eller Rotterdam. Fra Træpladserne i Botten er der sluttet en Del pr. f. o. w., men Raterne kan ikke kaldes gode, hvilket fremgaar af Befragtninger som følgende: Umeå/Hull 23/6,

Sundsvall/Huul 21/, Skutskär/Hull 20/, Räfsø/Grimsby 21/6. Endvidere er der for konsekutive Rejser fra Mellem- og Sydfinland betalt 33 à 34 for Props til Ghent eller Calais, 27/6 til Bristol Kanalen.

Hvidehavet har ogsaa fragtet en Del pr. f. o. w. og sluttedes der Baade til 38/6 Archangel/Liverpool, 37/6 Bristol, 36/ Newport, 40/ Mesane/Sharpness, 34/ Onega/London (store Dampere over 1,500 Stds.). Fra Archangel til Grangemouth noteres 33/ pr. f. o. w.

Kulfragterne er gennemgaaende lavere. Der gøres nok en udstrakt Forretning, men da Befragterne med største Lethed kan faa al den Tonnage af alle Størrelser og Positioner, som de vil, kan der ingen Stigning indtræde. Cardiff fragter til 4/6 Kjøbenhavn, 4/3 Hamburg, 6/4 $\frac{1}{2}$ Barcelona, 5/3 Genua, 4/ à 4/3 Malta, 5/3 Port Said eller Alexandria, 9/ Aden, 9/3 à 9/6 Colombo, 9/ à 9/3 River Plate, 10/6 à 10/9 Rio Janeiro. Fra Tynen eller Blyth sluttet til 3/9 à 4/ Kjøbenhavn, 4/ Libau, 4/3 Neufahrwasser, 5/ Reval, 5/3 à 5/6 Oporto, 5/ à 5/6 Genua, 6/ Messina, 6/9 Venedig, 5/6 Port Said.

Sejlskibs markedet. Der er en lille Tilbagegang i Raterne fra de nordamerikanske Stillehavspladser, og fra San Francisco betales der, efter at der sidst er sluttet til 30/, nu ikke over 27/6 à 28/9 til U. K. eller Kont. pr. Februar/Marts. Fra Portland (O.) noteres 30/ paa samme Position. Fra Sydamerikas Vestkyst har der været gjort en stor Forretning, navnlig for Efteraaret. Der er sluttet Skibe til 23/9 pr. April, 25/ Juli/August, 26/6 September/Oktobre. For Kul fra Cardiff betales 11/6 Iquique, 12/ Pisagua, 22/ Capetown, og fra Newcastle N. S. W. 10/ à 10/6 til San Francisco. Fra Sundsvall til Capetown er der sluttet et Skib paa c. 400 Stds. til 85/ pr. f. o. w. I de hjemlige Farvande ligger Sejlskibsforretningen temmelig stille i Øjeblikket; for Korn og Foderstoffer fra Kjøbenhavns Frihavn gøres næsten intet; Kulfragter er ogsaa knappe, og der noteres uforandret £ 6.1 à £ 7.1 fra Forthet til dansk Provinshavn. For Trælaster pr. f. o. w. gøres der yderst lidt. Der noteres for Brædder Rm. 19/20 fra Søderhamn Distriktet til dansk Provinshavn, fra Räfsø Distriktet Rm. 20/23, endvidere Rm. 18/19 Wiborg/Kjøbenhavn, Rm. 23/24 Luleå/Kjøbenhavn.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 30/1901, afsagt d. 29. Jan. 1902. Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise imod Firmaet C. K. Hansen for Damperen „Julia“ af Danzig.

Julia, bygget i 1890 for et Beløb af ca. 350,000 Kr., 1227 Gros Tons og 764 Netto Tons, var paa Rejse fra Danzig til Ostende med Egesveller og grundstødte d. 25. Maj 1901 Kl. 4 Morgen paa Gjedser Rev paa Nordsiden af Pullen „Trindelen“. Vinden var O. N. O. med Kuling og Strøm fra N. O. Kl. 11 Fm. blev Julia's Signaler bemærkede af Bjærgningsdamperen „Skandinavien“, der laa i Gjedser Havn, og dette Skib gik med Bjærgere fra Land ud til Julia. Det viste sig, at Julia, hvis Amning før Grundstødningen var 18 Fod agter, stod ved Forenden i 8 Fod Vand, ved Fokkemasten i 11 Fod, midtskibs i 14 Fod og agter i 18 Fod Vand, med Stævnen i S. V., saa at Agterenden vendte mod Vinden og Søen. Skandinavien's Fører afsluttede Kontrakt med Julias Fører om at bringe Skibet af Grunden og i Sikkerhed til Kiel eller Kjøbenhavn for en Betaling, som skulde fastsættes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn.

Skandinavien førte sit Bagbords Anker ud med 105 Favne Kæde og bragte en 4 Tommers Staalslæber om

Bord i Julia, hvorefter den begyndte at slæbe, men uden Resultat. Julias Kaptajn, der straks efter Grundstødningen havde kastet noget Dækslast over Bord, vilde ikke losse af Ladningen, men forsøgte at bakke med Julias Maskine, hvorved Skibet drejede nogle Streger med sin Agterende og, efter Skandinavien's Fremstilling, kom til at staa tværs af Vind og Søl og haardere op mod Stenrevet.

Skandinavien begyndte igen at slæbe, men Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Eftm. brækkede Staalslæberen, der havde en Værdi af 800 Kr., og Tampen af den kom uklar i Skandinavien's Skrue. Slæberen blev først Kl. 6 Eftm. af en Dykker gjort klar igen af Skruen, men i Mellemtiden havde Skandinavien's Fører, der frygtede for, at Bjærgningsdamperen skulde komme i Drift, ladet telegraferere til Kjøbenhavn om Assistance samt sendt Bud efter flere Bjærgere fra Land. Kl. 6,50 begyndte Skandinavien med en ny Staaltrøse atter at slæbe og vedblev, fraset et lille Ophold for at skifte Anker, med at arbejde til Kl. 1 $\frac{1}{4}$ Morgen d. 26. Maj, da Julia begyndte at dreje langsomt ud med Agterenden og derefter agterover, saa at den kom flot Kl. 1 $\frac{1}{2}$. Efter at den var bragt ud paa dybere Vand, gik begge Skibe rundt om Gjedser Rev og ankrede indenfor Fyrskibet ved Gjedser Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Form. Kort efter ankom Bjærgningsdamperen Øresund, der efter Telegrammet Aftenen forud havde faaet Ordre til at afgaa fra Korsør. Julias Bund blev undersøgt af Dykker og viste sig at have faaet nogle mindre Beskadigelser, som dog ikke forhindrede det fra at fortsætte Rejsen.

I Stedet for Afgørelse ved den permanente Voldgiftskommission fordredes der Afgørelse af Bjærgelønnens Størrelse ved Sø- og Handelsretten, og Bjærgningsentreprisen anlagde derefter Sag mod Firmaet C. K. Hansen, der optraadte paa Julias Vegne, til Betaling af Kr. 36,000 eller et ved Rettens Skøn fastsat Beløb med Renter og Sagsomkostninger. Det indstævnte Firma bestred paa flere Punkter Rigtigheden af Entreprisen's Fremstilling og bestred navnlig, at der forelaa et egentligt Bjærgningstilfælde, hvorfor det paastod, at Betalingen skulde sættes langt lavere end forlangt, og Sagens Omkostninger hæves.

Værdien af Julias Ladning og Fragt var Kr. 60,000; hvad Værdien af Skibet angik, anslog Bjærgningsentreprisen denne til mindst Kr. 170,000, medens Rederiet angav Værdien til lidt mindre end Kr. 115,000, uden at der under Sagen forelaa tilstrækkeligt til nærmere at fastslaa, hvilken af disse Angivelser der var rigtigst.

Efter alt, hvad der under Sagen fremkom, stod Julia paa et meget farligt Sted og under farlige Forhold; det kunde ikke siges, at Skibet i Virkeligheden var kommet næsten flot den Gang, det d. 25. om Eftermiddagen ved at bakke med egen Maskine var drejet noget, lige saa lidt som det kunde antages, at det derved var kommet til at staa mindre fast eller dog i al Fald mindre farligt. Der maatte derfor ogsaa siges at have foreligget et egentligt Bjærgningstilfælde, og det maatte siges udelukkende at skyldes Skandinavien's Virksomhed, at Julia kom flot. Under Hensyn til samtlige Forhold og Omstændigheder og Sølovens Forskrifter fandtes Bjærgelønnen at burde fastsættes til Kr. 30,000 med Renter. Der tillagdes Bjærgningsentreprisen Kr. 150 i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. Nr. 15/1902, afsagt d. 29. Jan. 1902. En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Helga“ for en Rejse til England o. v. og i Forskud paa sin Maanedshyre, Kr. 60, havde faaet Kr. 15, forlod Skibet efter at være kommet om Bord, for ikke at vende tilbage. Dømt i Henhold til Sølovens § 299 jfr. Straffelovens § 251 med Fængsel paa Vand og Brød i 3 × 5 Dage og at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 16/1902, afsagt d. 29. Jan. 1902. En Fyrbøder, der var paamønstreret Dampskibet „Aarhus“, forlod det kort efter at være kommet om Bord og blev

borte. Dømt i Henhold til Sølvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

V. M.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritaseri Decbr. Maaned 1901 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 18 amerikanske, 2 brasilianske, 1 dansk, 29 britiske, 1 hollandsk, 5 franske, 5 tyske, 2 græske, 4 italienske, 7 norske, 2 portugisiske, 6 russiske, 3 svenske, ialt 85; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 brasiliansk, 11 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 fransk, 2 tyske, 1 japansisk, 6 norske, 1 spansk, 3 svenske, ialt 30. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 52, Kollision 3, Ild 3, sunkne 10, forladte 5, Kondemnation 8, borteblevne 4; for Dampskibene: Stranding 15, Kollision 5, Ild 1, sunkne 3, Kondemnation 3, borteblevne 3.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra New York 21. Januar, best. til Kbhvn. — Leopold II, Lepper, ank. til Dunkirk 3. Februar — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 23. Januar, best. til New York. — Xenia, Kruse, afg. fra Kjøbenhavn 5. Februar best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afg. fra New York 30. Januar, best. til Kjøbenhavn — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 1. Februar, best. til Kbhvn. — A. N. Hansen, Paaske, i Reval.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 2. Februar — Antwerpen, Andreasen, afgik fra Stornoway 16. Januar, best. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til Aarhus 30. Januar. — Arno, Strubberg, afg. fra Reval 28. Januar, bestemt til Dundee. — Christian IX, Møllerup, afgik fra London 3. Februar, bestemt til Kbhvn. — Florida, Koch, ankom til Philadelphia 23. Januar. — Frederik, Thomsen, afgik fra Kønigsberg 1. Februar, best. til Hull. — Georg, Buhr, ankom til Libau 27. Januar. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Christiania 20. Januar, best. til Boston. — Holar, Øst-Jakobsen, i Vestnorge. — Island, Skjødt, afg. fra Christiansand 31. Jan., best. til New York. — Jolantha, Sørensen, ankom til Dunkirk 3. Januar. — Kasan, Hansen, afgik fra Kbhvn. 3. Januar, best. til Libau. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra Kbhvn. 11. Januar, best. til New York. — Kiew, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 4. Februar. — Kursk, Møller, afgik fra Kbhvn. 30. Jan., best. til London. — Laura, Aasberg, afgik fra Trangisvaag 21. Januar, best. til Island. — Louise, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavn 2. Februar. — Louisiana, Wulff, ank. til Kbhvn. 31. Januar. — L. P. Holmblad, Andersen, passerede Dunnet Head 2. Februar, best. til Kbhvn. — Morsø, Frisenette, ankom til Kbhvn. 28. Jan. — Moskoy, Rohde, pass. Dartmouth 3. Jan. bestemt til Kjøbenhavn. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til Frederiksstad 1. Februar — Nordjylland, Krag, i Islandsfart. — Norge, Gundel, afg. fra Christiansand 20. Jan., best. til New York. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Reval 1. Februar. — Olga, Frandsen, ank. til London 30. Jan. — Omsk, Müller, ank. til Kbhvn. 3. Jan. — Perm, Jønsen, pass. Holtenau 2. Februar, bestemt til Libau. — Pregel, Olsen, afg. fra Methil 30. Jan., best. t. Libau. — Skalholt, Godfredsen, ankom til Christiania 3. Februar. — Thyra, Fischer, pass. Dungeness 3. Februar, best. til Manchester. — Valdemar, Kofod, i Stettin. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Swansea 3. Februar. — Vesuv, Meldahl, afgik fra Hull 3. Februar, bestemt til Kbhvn. — Viking, Gjerløff, ankom til Reval 1. Februar.

Constantin, Niedersøe, i London. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Nakskov 5. Februar, best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 6. Febr., best. til Grimsby via Helsingborg. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Kbhvn 6. Febr. best. til Newcastle. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 5. Febr. best. til Randers. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 5. Febr. best. til Frederikshavn. — Lolland, Ankensen, afg. fra Leith 5. Febr. best. til Odense. — Primula, Thomsen, afg. fra Newcastle 5.

Februar, best. til Kbhvn. — Storebelt, Hardt, afgik fra Aarhus 6. Februar, best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 5. Febr. best. til Leith via Aarhus, Aalborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kbhvn. 18. Januar. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 15. Januar, best. til La Plata. — Sigurd, Mahncke, ankom til Alexandria 2. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Penarth 4. Februar, bestemt til Alexandria. — Erik II, Hveysel, afgik fra Buenos Ayres 2. Februar, best. til Antwerpen. — Knud II, Hansen, afgik fra London 2. Februar, best. til Cardiff. — Skjold, Schmidt, ankom til Libau 2. Februar. — Danmark, Kraemer, afg. fra Libau 1. Febr., til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 31. Janr., best. til Alexandria. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 4. Februar, best. til Rouen. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Rouen 4. Februar, best. til Newcastle. — Olaf, Petersen, afg. fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til St. Vincent f. o. — Svend II, Risø, afg. fra Buenos Ayres 1. Februar, best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Frederikshavn 27. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Frederikshavn 8. Januar. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Helsingør 5. Decbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Frederikshavn 7. Januar. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Ayr 27. Januar, ankom til Newport 28. Januar. — Russ, Rasmussen, afgik fra Cardiff 24. Januar, best. til Genua. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Beira 18. Januar. — Eduard Bary, Fagerlund, ankom til Newcastle 23. Jan. — Baron Driesen, Laurentz, afgik fra Nagasaki 16. Januar, best. til Madras. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Colombo 15. Januar, bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Aine, Rathje, ankom til Sunderland 4. Febr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sevilla 3. Febr. — Helga, Lagesen, afgik fra Tyne Dock 26. Januar, best. til Barcelona. — Martha, Jørgensen, ank. til Kbhvn. 4. Febr. — Elna, Leth, afgik fra Antwerpen 3. Februar. — Therese, Christensen, afgik fra Bona 28. Januar.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Newcastle 31. Januar. — Ekliptika, Nielsen, afg. fra Pera 3. Februar. — Venus, Jørgensen, afgik fra New York 3. Februar.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ank. til Penang 1. Febr. — Nordland, Petersen, ankom til Aarhus 3. Februar. — England, Andresen, ank. til Newcastle 30. Januar. — Rusland, Møller, afg. fra Aalborg 4. Februar. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. Januar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, pass. Konstantinopel 30. Jan., best. til Aarhus. — Ophelia, Wilhelmsen, ankom til Warnia 31. Januar. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Nicalaieff 4. Febr., best. til Christiania. — Dana, Westergaard, afgik fra Burntisland 1. Februar.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Sligo (Irland) 1. Febr. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Genua 3. Febr., best. til Valencia.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Limassol (Cypern) 25. Jan., best. til Hull. — Karen, Degn, ankom til Laruaça (Cypern) 25. Jan.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Rouen 1. Februar, best. til Tyne. — Eyen, Hansen, ankom til Eckernførde 30. Januar. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Ghent 29. Januar.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Newport 30. Januar. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Dordrecht 30. Januar, bestemt til Bristol.

Danmark. Ansgar, Reese, ankom til Boness 29. Jan. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Aarhus 1. Februar, best. til Windau. — Hamlet, Sommer, ankom til Hull 2. Febr. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 2. Februar.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, ankom til Bangkok 19. Januar. — Annam, Berentzen, ankom til Hongkong 1. Februar. — Chakrabongs, Hansen, pass. Dungeness 26. Januar.

Æra. Enigheden, Svane, ank. 27. Januar til Grimsby. — Energi, Nielsen, ank. 29. Januar til Burntisland. — Erindring, Hansen, ank. 31. Jan. til Blyth.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kønigsberg 4. Februar, best. til London. — London, Bom, ank. til Korsør 2. Jan. — Paris, Nielsen, ankom til Grangemouth 1. Febr.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Rufisque 23. Jan. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Cardiff 24. Jan. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Kbhvn. 3. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Kbhvn. 3. Febr.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Grangemouth 4. Februar. Clara, Jensen, afgik fra Burntisland 4. Februar, bestemt til Kiel.

Egir. Svend, Bønnelycke, ankom til Kjøbenhavn 2. Februar.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Jensen, ankom til Kbhvn. 3. Februar.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Maracaibo, Svarrer, ank. til Hamburg 28. Jan. fra Maracaibo. — Cingalese, Thomsen, ankom til Punta Arenas 26. Jan. fra Arica. — Esmeralde, Pedersen, ankom til Tahiti 1. Jan. fra Matupi. — Sørine, Andersen, afg. fra Cuxhaven 30. Jan. til Mazatlan.

Fana. Sænderho. Georg Schwalbe, Pedersen, afg. 15. Jan. fra Menado til Azorerne f. O. — Elisabetha, Fischer, afg. fra Liverpool 27. Jan. til Rio Grande.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. til Gøteborg 26. Jan. — Valdemar, Købke, ank. til Frederikshavn 26. Jan. — Peter, Nielsen, ankom til Flensborg 23. Jan. — Ariel, Nielsen, ank. til Sunderland 30. Jan. — Freir, Hansen, ank. til Lillesand 29. Jan. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til London 31. Jan. — Haabet, Andreasen, ank. til Antwerpen 31. Jan. — Martin, Rasmussen, ank. til Nexø 1. Febr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Newcastle 31. Jan. — Olga, Rasmussen, ank. til Lowestoft 30. Jan. — Saga, Clausen, ank. til Leith 1. Febr. — Pallesen, Jensen, ank. til Wemys 1. Febr. — Flora, Sørensen, ank. til South Alloa 1. Febr. — Kirstine, Jensen, ank. til Boness 1. Febr. — Mercur, Lund, ank. til Leith Red 31. Jan. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Leith Red 1. Febr. — Garibaldi, Larsen, ank. til Aalborg 1. Febr. — Urda, Rasmussen, ankom til Dover 1. Febr. — Grethe, Brandt, ank. til Boness 3. Febr. — Concordia, Henriksen, ank. til Kings Lynn 2. Febr. — Iris, Hansen, ank. til Havre 2. Febr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Kings Lynn 2. Febr. — Peter, Jørgensen, ankom til Holbæk 3. Febr. — Valdemar, Købke, ank. til Aarhus 3. Febr. — Lilly, Rasmussen, ank. til London 3. Febr.

Ærø. Anna, Albertsen, ank. 28. Jan. til Søby. — Fuglen, Petersen, ank. 27. Jan. til Leith. — Elise, Petersen, ankom 27. Jan. til Kjøbenhavn. — Habil, Rasmussen, ankom 27. Januar til Falmouth f. O. fra Laguna. — Alma Marie, Hansen, ank. 27. Jan. til London. — Smart, Christensen, ank. 25. Jan. til Cardiff. — Dana, Carlsen, ank. 28. Jan. til St. Francisko. — Hydra, Albertsen, afg. 16. Jan. fra Saffi til Liverpool. — Hekla, Jørgensen, afg. 27. Jan. fra Fowey til Boness. — Ingeborg, Svane, ank. 29. Jan. til Årøskjøbing. — Forældres Minde, Christensen, ank. 30. Jan. til Cherbourg. — Marie, Hansen, ank. 31. Jan. til Lannion. — Frem, Folmer, ankom 31. Jan. til Lannion. — Lucinde, Christensen, ank. 25. Jan. til Bari fra Neapel. — Heimdal, Eriksen, var 17. Jan. sejlferdig i Pensacola, best. til Dakar. — Ellen, Svendstrup, ank. 29. Jan. til London. — Carl, Lindegaard, ank. 30. Jan. til Neapel. — Anna, Madsen, ank. 1. Febr. til Granton. — Maren, Christensen, ank. 1. Febr. til Leith. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 1. Febr. til Leith. — Argus, Jensen, ank. 31. Januar til Leith. — Henriette, Holm, afg. 1. Febr. fra Cardiff til St. Thomas. — Hekla, Jørgensen, ank. 3. Febr. til Boness.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 3. Jan. til Nakskov fra Kjøbenhavn. — Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Wismar 29. Jan. fra Flensborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Mønstrene er danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Store-Bælt. Nyborg. Ved Nyborg er paa Dækmolens Hoved paa den nye Havneplads tændt et gult, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Det vises fra en 11 Fod høj Pæl.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Vestervik. Lilla Blockholmssundet og Slottsholmen. Fyrene paa Slottsholmen og ved Blockholmssundet uden for Vestervik skulle slukkes, og paa hver Side af Rendens Yderender skal tændes to Fyr. Fyrene paa N.-Siden

skulle vise rødt Lys og lede, holdte overet, fra Lusernafjærden til Sundet. Fyrene paa S.-Siden skulle vise hvidt Lys og lede, holdte overet, ind mod Byen. Paa Skibsbroen skal tændes en rød Lanterne, der er skærmet over Møllegrund.

Nærmere Meddelelse senere.

Landsort Bifyr. Landsort Bifyr, der viser grønt, fast Lys mellem Geten og Sebogrund, skal forandres til at vise hvidt, fast Lys fra c. S. 6° Ø. gennem S. til c. S. 7° V., rødt, fast Lys V. for den hvide Vinkel, over Bonden, og grønt, fast Lys Ø. for den hvide Vinkel, over Storpallar og Bosknösen.

Nærmere Meddelelse senere.

Viksten. Viksten vekslende Fyr skal forandres til at vise hvidt Hurtigblink fra c. S. 25° V. til c. S. 32° V., fri mellem Bredgrund og Sebogrund, samt fra c. N. 11° Ø. til c. N. 37° Ø., fri S. for Linien mellem Lökvikshäll og Vestergrund. V. for den S.-lige hvide Vinkel skal Fyret vise rødt Hurtigblink og V. for den N.-lige hvide Vinkel grønt Hurtigblink.

Nærmere Meddelelse senere.

Stockholm Skærgeaard. Askrikefjärden. Stora Högarnsbanke. Til Foraaret 1902 udsættes en Stage N. for Stora Högarnsbanke. 59° 22' 40" N. Br. 18° 16' 45" Ø. Lgd.

Ursviken. Kalkgrundet. Til Foraaret 1902 udsættes en Stage NØ. for Kalkgrundet. 64° 39' 55" N. Br. 21° 15' 0" Ø. Lgd.

Liggskär—Kalix. Til Foraaret 1902 indrages i Løbet forbi Hastaskär følgende Sømærker: Stagen paa 65° 39' 20" N. Br. 23° 7' 0" Ø. Lgd. og Stagen paa 65° 39' 20" N. Br. 23° 7' 20" Ø. Lgd.

Til Foraaret 1902 indrages følgende Sømærker ved Hamnörarne: Risprikken paa 65° 37' 0" N. Br. 22° 30' 50" Ø. Lgd. Stagen paa 65° 37' 10" N. Br. 22° 31' 10" Ø. Lgd., og Risprikken paa 65° 37' 5" N. Br. 22° 31' 15" Ø. Lgd.

Tyskland. Danzig Bugt. Dampere „Emil Berenz“ er sunken i 19 Fod Vand, 8½ Kbl. S. 80° Ø. fra Fyret paa Hovedet af Neufahrwasser Ø.-Mole. Om Natten vises en hvid Lanterne fra Vraget, der er 6 Fod over Vandet.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän. Til Foraaret 1902 afmærkes følgende Løb, hvori Dybden nu er 11 Fod, saaledes:

Løbet mellem Stora Homborgö og Fastlandet med 7 røde Tønder paa Ø.-Siden og 9 sorte Tønder paa V.-Siden 58° 33' N. Br. 11° 16' Ø. Lgd.

Løbet mellem Hornö og Fastlandet med 3 røde Tønder paa Ø.-Siden og 5 sorte Tønder paa V.-Siden. 58° 31' N. Br. 11° 15' Ø. Lgd.

Løbet mellem Flatholmen og Qvarnmyren med 2 røde Tønder paa Ø.-Siden og 3 sorte Tønder paa V.-Siden. 58° 27' N. Br. 11° 17' Ø. Lgd.

Løbet mellem Skaftö og Fastlandet med 4 røde Tønder paa Ø.-Siden og 4 sorte Tønder paa V.-Siden. 58° 14' N. Br. 11° 29' Ø. Lgd.

Løbet mellem Tjörnshufvud og Tjörnshals med 3 sorte Tønder paa V.-Siden. 57° 56' N. Br. 11° 34' Ø. Lgd.

Kyrkesund. I Løbet i Kyrkesund er Dybden 19 Fod. Til Foraaret 1902 indrages den nuværende Afmærkning, og Løbet afmærkes med 4 røde og 7 sorte Tønder.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 27de Januar. 54° 24' N. Br. 0° 5' V. Lgd. 14 Kml. N. 50° V. for Scarborough. En Del af et Skibskrog.

Norge. Jæderens Rev. Fløjttønden paa Jæderens Rev er atter udlagt. 58° 45' 55" N. Br. 5° 27' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Aussen Eider. Den norske Bark „Baltic“ er sunken 3 Kml. neden for Vollerwieck Ledefyr, tæt ved Spidstønde Nr. 2, fra Vollerwieck Ledefyr i S. 55° V. og fra St. Peter Baake i S. 46° Ø. S. for Vraget ligger en grøn Spirtønde med to Trekanter med Spidsen nedad. Dybtgaaende Skibe skulle gaa S. om Vraget, hvor Løbet er c. ½ Kbl. bredt. De to agterste Master ere over Vandet.

Weser. Fyrskibet „Weser“ er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskip, paa hvilket foretages Forsøg med Gnistelegrafering. Apparatet hertil er anbragt paa Skibets Stormast.

Holland. Umuiden. Ved Ijmuiden er Udgangspunktet for Vandstand-Signalerne nu 22½ Fod.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. En Damper er sunken i Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, 15 Alen N. for Ledefyrinien, i Mærket Monster Taarn overet med den yderste Baake paa Nordømningen. Vraget er Dag og Nat afmærket paa sædvanlig Maade og desuden med en rød Lanterne paa den Side, hvor Vraget ikke maa passeres; men man maa ikke stole paa disse Lanterner. En grøn Vragtønde ligger S. for Vraget, og en sortmalet Lystønde i Fyrlinien ½ Kbl. ovenfor Vraget. Det er Lodsdamperne forbudt at lodse Skibe ved at sejle foran Skibet. Man maa holde

S.-Skel i Ledefyrene og anvende den største Forsigtighed ved Besejlingen. 51° 59' 6" N. Br. 4° 5' 2" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ile Vierge. Den 1ste Marts 1902 tændes Ile Vierge nye, hvide Lynfyre, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn. Flammiens Højde: 245 Fod. Lysævnens: 39 Kml. Det vises fra et c. 250 Fod højt, cylindrisk Taarn af Granit, der staar 60 Alen S. for det gamle Fyrtaarn.

Samtidig slukkes Ile Vierge nuværende Fyr.

Skotland V.-Kyst. Eddrachilles Bay. En Klippe, der ved Lavvande netop er over Vandet, ligger i Eddrachilles Bay, fra den 132 Fod høje Top Peroch i S. 24° Ø., 1 1/8 Kbl. og fra Bull Rock i S. 60° V. 58° 18' N. Br. 5° 9' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Auray. Petite Truie. Tønden ved Petite Truie eller Kerlavarec er ombyttet med en sort Spidstønde med Cylinder. 47° 35' 53" N. Br. 2° 57' 7" V. Lgd.

Afrika V.-Kyst. Kap Lopez. Banc du Prince. Tønden ved Banc du Prince er en rød Spirtønde, som ligger i 9 Fv. Vand, fra Kap Lopez i N. 76° Ø., og fra det N.-ligste hvide Hus i Landsbyen Mandij i N. 10° Ø.

Rio Ave. Midt i Februar 1902 flyttes Fyrskibet „Rio Ave“ til 11° 47' 40" N. Br. 16° 22' 50" V. Lgd.

Azorerne. Faial. Horta. Ved Horta er en rød Spidstønde med Ballon udlagt i 11 Fv. Vand S. for Telegrafkablerne, c. 4 Kbl. NØ. for Yderenden af Molen. Man skal gaa S. om Tønden og ikke ankre mellem Tønden og Land.

San Miguel. Ponta Delgada. Paa det meteorologiske Observatorium i Ponta Delgada kunne Skibsførere gratis sammenligne deres Kronometre med et Pendulur, som reguleres direkte, telegrafisk fra det astronomiske Observatorium i Lissabon.

Canariske Øer. Teneriffa. Punta Abona. Fyret paa Punta Abona er et hvidt Blinkfyre, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Gannet Shoal. En sort Stumtpønde er i 19 Fv. Vand udlagt 1/4 Kml. S. 68° Ø. fra Midten af 3 Fv. Grunden paa Gannet Shoal. 45° 15' 28" N. Br. 60° 57' 30" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware River. Schooner Ledge. Ved Schooner Ledge forreste Ledefyrtaarn, c. 1 Kml. neden for Lazaretto, Ø. for og tæt ved Mundingen af Crum Creek, er paa hver Side anbragt en stor, hvid Skærm.

Grubbs Landing. Et rødt, fast Fyr, Grubbs Landing Baakefyre, er tændt paa en Baake, der staar i 17 Fod Vand, c. 500 Alen fra Delaware River V.-Bred og c. 700 Alen V. for det Punkt i Løbet, hvor indgaaende Skibe skulle tage og udgaaende Skibe forlade Schooner Ledge Ledefyrlinie. 39° 47' 9" N. Br. 72° 27' 52" V. Lgd.

Grubbs Landing Fyr er slukket.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“. Anbringelsen af det Lys, der i Fyrskibet „Diamond Shoal“ til Forsøg skulde kastes lodret i Vejret, er foreløbig udsat.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Aigue Douce Ankerplads. Golfe de Fos. Paa Aigue Douce Ankerplads er Dybden aften. En 7 Fods Grund ligger 2 1/2 Kbl. N. 63° V. fra Bouc gamle Semafor.

La Seyne. Fyret paa La Seyne NV.-lige Havnemoles Hoved er grønt, fast og lyser Horisonten rundt.

Martiques Havn. Martiques Havn er nu uddybet, saa at Skibe af 220 Fods Længde med 18 Fods Dybgaaende kunne søge Havnen. I begge Løb mellem Etang de Berre og Havnen er Dybden 19 Fod, men lange Skibe bør foretrække det S.-lige Løb.

Østerrig-Ungarn. Spalato. Punta Lunga. Paa S.-Kant af Grunden ud for Punta Lunga, c. 2 1/2 Kml. V. fra Almissa Havn, er i 10 Fod Vand opført en Baake med Ballon, 13 Fod høj over Vandet. 43° 26' 10" N. Br. 16° 38' 30" Ø. Lgd.

Tunis. Sfax. Indløbet til Sfax Havn er afmærket om Styrbord for Indgaaende med røde Tønder, hvorfra om Natten vises grønne Lanterner, om Bagbord med sorte Tønder, hvorfra om Natten vises røde Lanterner.

Bizerte. Ved Bizerte ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den sorte Tønde, 7 Kbl. N. 55° Ø. fra Sebra Fyr, er inddragen.

Ni Fortøjtønder ere udlagte i Indløbet mellem Sidi Salah's Grav og Tillægspladsen for Fiskerne. En Fortøjtønde er udlagt ved Indløbet 1 1/4 Kml. N. 6° Ø. fra Sidi Abdallah Palmer.

En rød Spidstønde med Kegel er i 29 Fod Vand udlagt i Passe de Shara, 3 Kbl. S. 45° Ø. fra Baaken paa Kebira N.-Pynt.

En sort Spidstønde med Cylinder er i 29 Fod Vand udlagt c. 1 1/2 Kml. S. 24° Ø. fra Menzel Abderrahman's Minaret. Tre Stenbaaker med Stage og Topmarke ere opførte i Indløbet henholdsvis 1/2 Kbl. S. 80° Ø. fra Fyret paa Pointe Sebra, 2 Kbl. S. 6° Ø. fra Sebra Grav og 3/4 Kbl. N. 75° Ø. fra Øen Kebira NØ.-Pynt.

Algier. Calle. I Løbet mellem Calle Forhavn og den lille Inderhavn er der kun 9 1/2 Fod Vand.

Karantænebestemmelser m. m.

I 1901 har „Trinity House“ ladet foretage omfattende Forsøg med Taagesignaler paa St. Catharines Point, Isle of Wight.

De Resultater, som Kommissionen, der foretog Forsøgene, kom til, og som have Betydning for Søfarende, ere følgende: I stille Vejr lyder en dyb Tone mere igennem end en høj, men mod Vinden og med urolig, larmende Sø trænger en høj Tone mere igennem end en dyb.

Uden at det er muligt at finde Aarsagen til eller at kunne forudsige, naar det vil indtræffe, kan Lyden fra Taagesignal-Stationer i ubestemte Retninger og Afstande være meget svag eller endog ganske uhorlig. Dette Forhold er hyppigst iagttaget i forholdsvis stille Vejr og i ikke lang Afstand fra Signal-Stationen.

Da der er Usikkerhed for under alle Vejrforhold at høre selv de kraftigste Lydsignaler, maa disse kun betragtes som en Medhjælp for Navigeringen, som man ikke altid kan stole paa, og som ikke berettiger til, saa snart der kan være mindste Tvivl, at forsømme Brugen af Loddet.

Naar der i usigtbart Vejr navigeres i Nærheden af et Taagesignal, er det af den største Betydning for at faa Lyden af Taagesignalet at høre om Bord, at Skibet stopper, og at enhver Lyd saavel fra Skibets Bevægelse gennem Vandet som af en hvilken som helst Støj om Bord i Skibet forringes saa meget som det overhovedet er muligt.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert
fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjalpeskruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og

Stockholm for

Lanterner.

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 1901 har frelst Mandskabet paa et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra en overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kunne indgives til Justitsministeriets 1. Ekspeditionskontor inden Udgangen af Marts Maaned d. A.

Justitsministeriet, den 30. Januar 1902.

P. M. V.

Ricard.

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 ca. 70 Kr. til hver. Ansøgninger med fornødne Oplysninger og Attestationer indgives til **Kjøbenhavns Skifperforenings Bestyrelse**, Holmens Kanal Nr. 18, 2. Sal, inden 2den Marts førstkommande.

Kjøbenhavn, den 1. Februar 1902.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmidgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres,

Telefon 137.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Febr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Danmark		74	75
Norden	104	103 ¹ / ₂	104
Kjøbenhavn	94 ¹ / ₂	94	94 ¹ / ₄
Carl	44 ¹ / ₄	44	44 ¹ / ₄
Dannebrog	83	82 ³ / ₄	83
Skjold		58	58 ³ / ₄
Urania	44 ¹ / ₄	44 ¹ / ₄	44 ³ / ₄
Union	92	92	92 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		82	82 ³ / ₄
Østasiatiske	98 ³ / ₄	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Østersøen		108	112
Nordseen		51	58
Torm		93	99
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		59	63
Dansk-russisk Dampsk. ...		—	—
Hejmdal		96	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		98	102
5 ⁰ / ₁₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		98 ¹ / ₄	99
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.	87— ³ / ₄	87 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.	89 ³ / ₄	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..	98 ⁰ / ₄	99	98 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 — ..	97 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
8 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 — ..		90	92
Aktier.			
Nationalbank		138	140
Privatbank	126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₄	126 ¹ / ₂
Landmandsbank		126	129
Handelsbank		124	126
Grundejerbank	106 ³ / ₄	106 ¹ / ₂	107
Burm. & Wain	76 ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		86 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	107 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	99—99 ³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄

Vekselkurser d. 4. Februar 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.14
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Februar 1902.

Russiske Noter ..	216.25
4% Russiske Consols	102.00
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	99.20
5% Rumænske Stats	95.60
4% — — 1890	82.50

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

Forenede Dampskibsselskab 18,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 38,000, „Kjøbenhavn“ 58,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 16,000, Skjold“ 2,000, „Urania“ 42,000, „Union“ 32,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyr leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Dampskibsselskabet „Østersøen“

afholder Lørdagen den 8. Februar Kl. 1¹/₂ Eftm. ordinær Generalforsamling i „Hotel Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1901 reviderede Regnskab og Indstilling om Decharge.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Forslag til Forandring af Lovenes §§ 3 og 4.
5. Valg af en Kommitteret.
6. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 3. til den 6. Februar inklusive Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeheren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 30. Januar 1902.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Union“

afholder Lørdagen den 8. Februar Kl. 2¹/₄ Eftm. ordinær Generalforsamling i „Hotel Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1901 reviderede Regnskab og Indstilling om Meddelelse af Decharge for samme.
3. Forslag til Fastsættelse af Aarsudbyttet.
4. Valg af Kommitteret.
5. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra den 3. til den 6. Februar inklusive, Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeheren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 30. Januar 1902.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“

afholder Lørdagen den 8. Febr. Kl. 3 Eftermiddag ordinær Generalforsamling i „Hotel Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift.
2. Fremlæggelse af det for 1901 reviderede Regnskab samt Fastsættelse af Aarsudbyttet.
3. Valg af en Kommitteret.
4. Valg af 2 Revisorer.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra d. 3. til d. 6. Februar inkl., Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeheren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 23. Januar 1902.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Inga“

afholder Lørdagen den 8. Februar Kl. 3³/₄ Eftm. ordinær Generalforsamling i „Hotel Phønix“.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Oversigt over Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse af Aarsregnskab samt Fastsættelse af Aarsudbytte.
2. Valg af en Kommitteret.
3. Valg af en Revisor.

Regnskaber, Adgangskort og Stemmesedler kunne afhentes paa Selskabets Kontor, Amaliegade 33, fra d. 3. til d. 6. Februar inkl., Kl. 11—2, mod Forevisning af Aktier, lydende paa Ihændeheren, eller Opgave over de paa Navn noterede.

Kjøbenhavn, den 30. Januar 1902

Bestyrelsen.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

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

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

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

**De Smithske Jærnstøberier og
Maskinværksteder,**

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde
her paa Pladsen.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk
Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfedt
å 77 Øre pr. Pund.



Bjorn

med 20% Smørfedt
å 63 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaaler.
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 Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

**Lauritz Andersen & Co.,
Odense.**

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholder sin aarlige Generalforsamling Torsdag den 20. Febr. Kl. 7 Efm. i Larsens Lokaler, St. Annæ Plads 13, 1. Sal, med følgende Dagsorden:

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

Onsdag den 26. Febr. afholdes sammesteds den aarlige Middag med efterfølgende Bal, hvortil Æresmedlemmer og Medlemmer bedes at tegne sig paa den i Foreningens Lokale fremlagte Liste. Det bemærkes, at saavel Middagen som Ballet vil finde Sted uanset Antallet af dem, der tegne sig.

Bestyrelsen.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte Forbedring af Søvejene til Odense fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til Fabriknlæg, Oplagspladser o. L., med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbanelforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Skibe til Salg.

Til Salg er:

Albatross, smuk og praktisk Jærndamper; Dimensioner: 133' × 21' × 10' 9", bygget i Hull 1884, meget kraftig, 68 H. K., Fart indtil 10-11 Knob, Maskine og Kedler netop gennemgaaet Lloyds Survey i Hull, til Kl. 100 A. 1. Meget hensigtsmæssig til Fisketransport eller Sildefangst eller Lastdamper. Pris Lst. 2,500.

Sunlight, udmærket Ketch; Fiske- eller Lastbaad, c. 180 Tons d. V., kobberfast, 85 Reg.-Tons Brutto.

Flere første Klasses **Skrue-Bugserdampere**, lidt over 1 Aar gamle, c. 80 Fod lange, og nogle faa praktiske og billige første Klasses **Damptrawlere** og **Sejl-Fiskekuttere**.

Alle Skibene til Eftersyn i Hull. — Henvendelse til Ejerne:

W. A. Massey & Co.,

Hull.

Telegrafadr.: „Massey“, Hull.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftgr.)

Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

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

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.
Værft og Skibssmedie ved nordre Red.
Bopæl: Classensgade 11, 3.
Kjøbh. Ø. Telef. 3902.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler
Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskibe til billigste
Priser.

Reparation udføres omhygge-
ligt.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Sætteskipper.

Som saadan ønsker undertegnede Plads i indeværende Foraar. Jeg har ført Skib i 5 Aar i Fart Vestsverrig og Kalmarsund.

Skipper **M. Jeppesen,**

Kastøvej 20,

Aalborg.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

W. B. Dick & Co. Ld.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier. Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch. (Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999. Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Staallægtere.

En Del gode, brugte Staallægtere, fra 180—240 Tons Bæreevne, komplet udrustede med Grejer og Mast, ere billig til Salg ved Henvendelse til

Wm. R. Schou & Co.

3, P. Skramsgade, København K.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Galease til Salg,

laster 80 Tons d. V.

Kontoret anviser.

LANDMANDSBANKEN

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 6. Februar 1902. — Lysbøje paa „Knollen“. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 7.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Februar 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

**Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,**

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

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

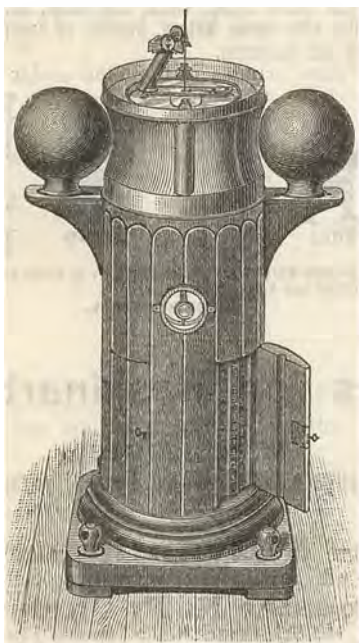
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.

Baadskompasser
m. m.

E. S. Rit-
chie & 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 Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

Telefon 1027.

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

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.
Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

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

Martin Nisson.
Nyhavn 58, Kjøbenhavn.
Telefon 120.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.



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

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter laves.
Rabat for d'Herrers Skibrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

**De Danske Svineslagteriernes
Konservesfabrik**
ved
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.
Leverpostej med og uden Trøfler.
**Mettwürst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.**
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)
MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.
Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenaghen, og prytt af selve Om-
lagspapiret.


R. v. S.
Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højestes
Ærespris Wien 1890.
Fineste og mest velsmagende Kiks.
Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2609.

Gafé van Zandt,
Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.
Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.
Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Alphas.

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

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

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saa som:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

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

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
Th. Dahl's Efflgr., N. Raun-Byberg
leverer:
Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.
Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.
Specialitet
elegante Uniformshuer.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad kemisk eller mikroskopisk
Vej kan skelnes fra Natursmør.
Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

Thor med 12 1/2 Smærtcent
à 77 Øre pr. Pund.

Bjørn med 2 1/2 Smærtcent
à 68 Øre pr. Pund.
Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsyr.
Faas overalt.

Telf. 863. **Skibs- og Maskinarbejde**
udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

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

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 18. Februar 1902.

Dampskibet Bavaria af Swinemünde kom Natten mellem den 1. og 2. Septbr. 1900 paa Grund paa Lappen. Svitzers Bjærgningsdamper „Kattegat“ kom til Hjælp, og der blev udkastet en Del af Bavarias Ladning. Den 3. om Morgenen sprang Kattegats Staalslæber i samme Øjeblik, som Bavaria kom flot, og, inden Kattegat atter fik Forbindelse, var Bavaria drevet hen imod Blokkuspullen og stod 120 Favne fra denne paa Sandbund med Søj og Strøm tværs. Efter fortsat Arbejde lykkedes det Kl. 12 Middag at faa Bavaria flot og ud i dybt Vand.

Da Bavarias Repræsentant, Konsul Robert Lund i Helsingør, begærede Bjærgelønnen fastsat ved Retten i Stedet for ved Voldgift, blev der af Bjærgningsentreprisen anlagt Sag ved Søj- og Handelsretten til Betaling af Kr. 54,000 i Bjærgeløn; det fremhævedes fra Entreprisens Side, at Bjærgningen havde været vanskelig og Bavarias Stilling farlig, medens det indstævnte Rederi derimod holdt paa, at Situationen ikke var saa farlig og Vejret ikke saa haardt som af Bjærgerne fremhævet, og at den forlangte Bjærgeløn var alt for høj.

Ved Søj- og Handelsrettens Dom af 8. Maj 1901 udtaltes det, at Faren for Bavaria havde været ikke ringe, medens den Skade, Bavaria led, kun var ringe, og at Kattegat ikke led anden Skade, end at den omtalte Slæber sprang. Bjærgelønnen fastsattes til Kr. 38,000, og der tillagdes Entreprisen Kr. 250 i Sagsomkostninger (se Dansk Søfartstidende for d. 23. Maj 1901).

For Højesteret mødte Højesteretssagfører Assmussen for „Bavaria“, Højesteretssagfører Arntzen for Svitzers Bjærgningsentreprise.

Ved Dom af 10. Februar 1902 stadfæstede Højesteret Søj- og Handelsrettens Dom og paalagde Bavaria at betale Sagens Omkostninger med Kr. 400.

Fra Hr. Mægler Carl v. d. Hude, Aarhus, har vi modtaget følgende:

I Anledning af den i „Dansk Søfartstidende“ for d. 23. f. M. efter Sh. Gaz. optagne Artikel vedrørende Mæglerkurtagen i Aarhus kan jeg ikke undlade at oplyse, at Indholdet af det af Mæglerne udsendte Cirkulære af 1. Januar d. A. er ganske misforstaaet.

I det nævnte Cirkulære er der nemlig ikke Tale om nogen Forhøjelse af den hidtil gældende Kurtage, hvori Mæglerne ikke tør foretage nogen Forandring, da den er fastsat ved Loven om Mæglernes Virksomhed. Derimod er Mæglerne i Aarhus blevne enige om, ligesom Mæglerne paa forskellige andre Pladser, ikke længere at ville returnere nogen Del af den dem tilkommende Kurtage, hverken til Redere, Kaptajner eller andre i Certepartiet inte reserede Personer.

Til rette Forstaaelse heraf skal jeg tillade mig at anføre, at der i de Bestemmelser, som efterhaanden er tilføjede Certepartierne ogsaa — i alt Fald i visse Certepartier — findes den, at Skibets Forretningsfører, Ladningens Afskiber, Modtager, Agenter eller andre Personer har Ret til at henvise Skibet for Klarering ved en bestemt Mægler. Denne Ret har da disse Personer benyttet paa Pladser, hvor flere eller maaske vel mange Mæglere er ansatte, til enten at faa Skibets Forretninger besørget billigere eller, som i mange Tilfælde, at overdrage Skibets Forretninger til den Mægler, der vilde returnere Vedkommende størst Andel i den Mægleren tilkommende Kurtage. Det er denne forkastelige Uskik, som Mæglerne i Aarhus er blevne enige om at forsøge afskaffet og de har da fundet det rigtigt at gøre dette bekendt ved Udsendelse af det nævnte Cirkulære, og samtidig deri at lade aftrykke den for Skibets Klarering ved Lov fastsatte Kurtage.

Aarhus, den 7. Februar 1902.

Med Højagtelse
Carl v. d. Hude.

Vi skal i Tilslutning til ovenstaaende Indlæg oplyse, at Sagen var til Behandling paa det britiske Chamber of Shippings Onsdagen d. 5. ds. afholdte Aarsmøde. Paa Forslag af Hartlepoons Skibsreder-Forening vedtoges her følgende Resolution:

„Chamber of Shipping protesterer mod de nylig af Skibsmæglerne i Kjøbenhavn, Aarhus og andre danske Havne fastsatte Mæglerafgifter, som det anser for at være for høje, og det anmoder Forretningsudvalget om at gøre Skridt til at hidføre en gennemgribende Reduktion“.

Forslagstilleren udtalte, at det var et uheldigt Tidspunkt at søge denne ny Tarif gennemført paa. Han indrømmede, at 5 Lst. 5 sh. var en for lav Afgift, men dersom Chamber of Shipping kunde opnaa at faa Afgiften fastsat til f. Eks. 10—15 Guineas, vilde man intet indvende herimod.

Vi har om Rønne Havn modtaget følgende:

Rønne Havn er i de fleste Henseender en meget billig Havn, med Undtagelse af naar man skal laane noget af Havnens Inventarium. Saaledes havde jeg nu med et lille Skib paa 37 Reg.-Tons en Afgift til Havnen paa 110 Kr. 40 Øre, for at laane to Flaader, et Spil og for at varme Beg i c. 20 Dage, foruden 1/2 Øre pr. Reg.-Ton pr. Dag i Kølhalingspenge; og der var ikke Tale om nogen Moderation, om vi brugte Flaaderne en Time eller en hel Dag. Hvis vi f. Eks. begyndte at arbejde om Morgenen og en Time efter maatte skeje ud for daarligt Vejr, maatte vi lige godt betale for en hel Dag. Vi arbejdede for det meste med 9 Mand i den Tid, vi brugte Havnens Flaade og Spil; hvis der nu f. Eks. havde været travlt med Tømmerarbejde, saa at vi kun havde faaet 3 à 4 Mand, og det samtidig var truffen lidt uheldigt med Vejret, havde jeg omtrent faaet lige saa meget at betale til Havnen som i Arbejdsløn, hvilket efter min Mening er for høj Betaling.

Jeg maa derfor advare Skibsførere mod at søge Rønne Havn for at reparere eller kølhale.

Med Tak for Optagelsen

H. Rasmussen

Fører af Galease „Adele“ af Marstal.

Om Besejlingsforholdene ved Bogense har vi modtaget følgende:

Tillad mig gennem vor Forenings Blad at oplyse mine Kolleger om de uheldige Havneforhold ved Bogense.

Undertegnede Fører af Galease „Christine“ af Aarhus afgik fra Hjemstedet til Bogense med en Ladning Oljekager; Skibets Dybgaaende var 7 1/4 Fods. Jeg fik Lodsens om Bord, og denne opankrede Skibet paa Reden, idet han erklærede, at Vandstanden i Havnen var for lav, og at et andet Skib stod fast i Havnemundingen. Mandag Morgen ankom et tredje Skib med 7 Fods Dybgaaende, som tårnede i Grunden ved Siden af det første, og Følgen blev, at vi maatte ligge paa Reden fra Søndag til Tirsdag og afvente Havnemundings Genaabning og Højvande. Indbragt i Havnen af Lodsens fremkom ny Besværligheder, idet Havnen laa fuld af Is. Ved en Henvendelse til Havnefogden, om der mulig kunde gøres Udvej for at faa Skibet bragt til den anviste Losseplads, meddelte han mig, at dermed havde Havnen intet at gøre. Dette Svar forbavtede mig i høj Grad, da jo som meddelt Vandstanden var en Stopper for Havnens Tilgængelighed, og derefter forlanges, at Skibet selv skal bryde Isen, naar det endelig er naaet at komme i Havn. Naar der tages Hensyn til, at Bogense er en af vore allerdyreste Havnepladser, synes det mig, at der dog

nok kunde bydes noget for de store Havnepenge, saaledes at Skibene ikke selv skal agere baade Muddermaskine og Isbryder ved Havnen.

Ærbødigst

H. Sielemann,

Fører af Gal. „Christine“ af Aarhus.

Dampskibsagent Erland Rothman jun. i Sundsvall meddeler „Faiploy“, at der i Sundsvall er dannet et nyt Stuverkompagni, kaldet Fram, og at det modarbejder det ældre Kompagni Union, hvorfor Priserne er gaaede betydeligt ned. Han anbefaler Redere og Agenter ikke at slutte nogen Kontrakt, men at overlade til Kaptajnerne ved Skibenes Ankomst at træffe den bedste mulige Ordning.

Den svenske Regering har, ifølge Gøteborgs Hand- och Sjøfartst., indvilget i, at den gamle internationale Signalbog i Aaret 1902 kan benyttes ved Siden af den ny ved de svenske Signalstationer.

Den bornholmske Nødhavn spørger fremdeles med visse Mellemrum i Bladene. Nu skriver saaledes en Indsender under Mærket G. i Navigatør-Foreningens Medlemsblad, at vi har slaaet os selv paa Munden, fordi Konsul Lund i Rønne her i Bladet har oplyst, at han i sin Tid er gaaet den Vej, som Navigatør-Foreningen nu er slaaet ind paa: at faa tyske og engelske Søfartskredse til at interessere sig for Sagen. Forstaa det, hvo der kan! Vi har altid ment, at Indsendere burde kunne forfægte Meningen her i Bladet, som ikke just var vore. Men ikke en Gang dette er der jo Tale om her, idet Konsul Lund kun gav den faktiske Oplysning, at han i sin Tid havde søgt saadan Støtte fra Udlandet. Vi mindes isvrigt aldrig at have gjort os til Talsmand for en Nødhavn ved Rønne, og hvad vi ene har villet fastslaa er det utilbørlige i, at man faar Udlandets Søfartsforeninger til at tage Affære i denne Sag, naar den danske Skibsfart har fuldt ud kompetente Organisationer for Redere, Skibsførere m. fl. til at gennemføre Sagen, om de mener den bør gennemføres.

Selve Sagen er isvrigt forlængst uddebatteret. I Virkeligheden er alle paa det rene med, at der intet kommer ud af den ved at gaa uden om de danske Søfartsforeninger til de udenlandske. Det indser man ogsaa i Navigatør-Foreningen, og derfor har dens Blad slaaet sig paa Grovheder i Stedet for Argumenter. Desværre bliver jo de fleste Mennesker vrede, naar de har Uret.

Fra Søkort-Arkivet er i disse Dage udgaaet Forandringer og Tilføjelser No. 1—3 til Den danske Lods, 5te Udgave, 1899.

D'Hrr. Admiral Garde og Etatsraad Adolph er udtraadte af „Det forenede Dampskibsselskabs“ Bestyrelse.

Den 12. Februar afsagde Sø- og Handelsretten Dom i Sagen mod Fyrbøderne paa „Gorm“. Alle 5 Fyrbødere dømtes til Fængsel paa Vand og Brød, Johan Alfred Jacobsen i 6×5 Dage, de andre i 3×5 Dage. De tilpligtedes i Forening at betale i Erstatning til Rederiet 450 Kr. samt at udrede Aktionens Omkostninger.

Fordeling af Bjærgeløn.

En kæk Styrmand.

Den 27. Januar 1902 afsagde den engelske Admiralitetsret Dom i en Sag, der af Damperen Crown Points Reder og Besætning var anlagt mod anden Styr-

mand paa samme Skib i Anledning af Fordeling af en nævnte Damper tilstaaet Bjærgeløn for Bjærgning af den tyske Bark Planet. Sagen blev anlagt, ikke fordi der var nogen egentlig Strid mellem de to Parter, men fordi begge Parter ønskede, at Admiralitetsretten skulde foretage Fordelingen, da den havde bedre Forudsætninger for at kunne gøre dette end Parterne selv. Den Sum, som det drejede sig om at fordele, var £ 852.15.0. Vi gengiver nedenfor Hovedtrækkene af Dommeren, Mr. Barnes Foredrag, der giver et godt Billede af Bjærgningen og af den udmærkede Maade, hvorpaa anden Styrmand, Mr. Bryant, optraadte under denne.

Barken Planet, der er 847 Brutto Tons, var paa Rejse fra Mazatlan i Mexiko til Hamburg med en Ladning Farvetræ og havde d. 14 Maj 1901 været 166 Dage i Søen. Crown Point, der er en engelsk Damper paa 5,219 Brutto Tons, var paa Rejse fra Philadelphia til London med Stykgods og Kvæg. Den havde 37 Mands Besætning og nogle Kvægpassere om Bord. Den 14. Maj, da man befandt sig paa 49° 36' n. B. og 13° 30' v. L. eller c. 210 Kvartmil fra Queenstown, saas Nød-signal fra Barken Planet, hvorfor man holdt ned til den; det viste sig da, at Planets Besætning var meget angrebet af Skørbug; første Styrmand var død, Kaptajnen døende og Resten af Besætningen mere og mindre angrebet af Sygdommen. Fra Crown Point bragtes en Del Proviant og andre Fornødenheder, til Dels Kaptajnens private Ejendom, om Bord i Planet, og anden Styrmand fra Crown Point gik om Bord i Planet og tog Kommandoen. Han maatte give de syge Medecin og sørge for dem, da Besætningen ikke forstod sig paa Medecinens Anvendelse. Crown Point begyndte at slæbe Barken, men Slæberen sprang, og da man ikke mente, at det lod sig gøre at slæbe, gik Mr. Bryant ind paa at forsøge at bringe Barken frem, medens Crown Point fortsatte sin Rejse. Der begyndte nu en vanskelig og besværlig Sejlads for Mr. Bryant, indtil han efter 14 Dages Forløb d. 28. Maj bragte Skibet ind til Queenstown. Den kortfattede Logbog, som han førte paa denne Sejlads, er noget af det mærkeligste, man kan læse; den minder om gamle Historier fra svundne Tider, da Sejlads var langt besværligere og Rejserne længere end nu til Dags og da Besætninger hyppig led og døjede af Skørbug og andre Sygdomme. Mr. Bryants Optraeden om Bord i Planet fortjener utvivlsomt den højeste Anerkendelse og det er overordentlig glædeligt at høre om et saadant Mod og en saadan Omhu for de syge, som han her har udvist. Den 17. Maj skriver han i Logbogen: „Nu er Situationen den: Kaptajnen død, Styrmanden død, anden Styrmand døende, Stuartern syg, og alle de øvrige mere eller mindre angrebne; fersk Føde kun for to Dage til; et Skib med Bunden bedækket af Skaldyr i blik stille og intet i Sigte.“ Denne jævne Fremstilling af Fakta giver et tilstrækkelig malende Billede af Forholdene om Bord. Styrmanden fortsætter imidlertid i Logbogen: „Noget maa jeg dog ogsaa skrive paa Kreditsiden; jeg har hidtil ikke set „små Slanger med Fødder“, men vil dog beholde mine Søstøvler paa, og Hunden er kommet sig efter at have bidt, i al Fald er den ikke gal mere, men sidder paa mit Skød, medens jeg skriver.“ Sagen var den, at Mandskabet havde fortalt ham, at Ladningen var fuld af „små Slanger med Fødder“, vistnok Skorpioner, og endvidere var han blevet bidt i Støvlen af en Hund, som efter Sigende havde været gal i to Uger. Den 19de fik de Proviant af en passerende Damper. Den 24de døde anden Styrmand, og Mr. Bryant var nu den eneste om Bord, der kunde navigere; paa Grund af Modvind maatte de krydse og først d. 28. kom de ind til Queenstown. Mr. Bryant fortjener, som bemærket, den højeste Ros; han synes ogsaa at have været i Besiddelse af et vist Humor, der har forhindret ham i at bukke under for den Situation, hvori han var. Resultatet var imidlertid, at Barken reddedes og dermed ogsaa Livet for dem, der naaede Havn.

Hvad Fordelingen af den modtagne Bjærgeløn angaar, da findes saavel Redere som Officerer og Besætning paa Crown Point at burde have en Andel for den Del, de alle har haft i, at Bjærgningen kunde foregaa, medens naturligvis Mr. Bryant skal have Hovedparten. Bjærgelønnen £ 852.15.0 fordeles derefter saaledes: £ 652.15.0 til Mr. Bryant, £ 75 til Rederiet, £ 50 til Kaptajnen, £ 20 og £ 15 til første og tredje Styrmand og £ 50 til den øvrige Besætning.

Vægtgarantien i tyske Østersøhavne.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har udsendt følgende Cirkulære:

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

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

Dette Cirkulære henligger til Underskrift hos samtlige Afdelingens og Hovedforeningens Kredsformænd, og alle, der er interesserede i denne Vægtgarantis Afskaffelse, opfordres til hurtigst mulig at underskrive det. Saa snart den fornødne Enighed er opnaaet her i Danmark, vil man med Udsigt til et godt Resultat kunne søge Overenskomst med de i Sagen interesserede udenlandske Rederiforeninger. Underskriv derfor snarest og faa saa mange som mulig til at gøre det samme!

„Frihavnsregulativet“ i Kjøbenhavn.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende, som vi henleder Medlemmernes og andre interesseredes Opmærksomhed paa:

Da de færreste Skibsførere vel egentlig kender det ulykkelige og saa meget omdebatterede Frihavnsregulativ i Kjøbenhavn, og det synes, som om der paa Afdelingens Generalforsamling var flere afvigende Meninger om Opfattelsen og Ordlyden af samme, følger nedenstaaende en delvis Afskrift af det.

Det fremgaar jo klart af Regulativet, at den eneste Maade at kunne undgaa tabgivende Ophold i Frihavnen, er at vente med at slutte, indtil Damperen er i Havn, og indtil Aflasteren bestemt kan opgives Dagen, paa hvilken Inldadning skal paabegyndes.

Altsaa: Slut ikke fra Frihavnen, uden at en bestemt Ladetermin kan opgives!

Regulativ af 1. Oktb. 1900 for Losning og Ekspedition af samladede Kornladninger m. m. i Kjøbenhavns Frihavn.

1. Losning sker fremtidig saa vidt mulig ved Elevator over Pakhus. Der indrømmes Ladningsejerne en Frist af 8 Dage, at regne fra den paa Ladningens eller Partiets sidste Lossedag følgende Dags Morgen, til at borttage Varerne fra Silo, uden at der beregnes Pakhusleje.

2. Ekspeditionen foregaa saaledes, at der ved Skibets Ankomst foretages en Konstatering af de forskellige Ladningsejeres Kvantum. Paa Basis heraf sker derefter en Fordeling, hvorved det fastsættes, hvor meget enhver af Ladningsejerne er berettiget til at erholde udleverede pro rata pr. Dag af det Kvantum, som kan komme for til Ekspedition. Benyttes den tildelte Andel ikke, tildeles der de andre Ladningsejere et saa meget større Kvantum pr. Dag, hvis de ønsker at modtage dette; i modsat Fald oplægges det ikke aftagne Kvantum for vedkommendes Regning.

3. Ved Omladning til henhalende Skib kan Ladningsejeren for hver Dag i det væsentlige kun erholde det ham efter Fordeling tilkommende Kvantum leveret, selvfølgelig med Fradrag af den Del, som han maatte have disponeret over til Levering paa anden Maade.

4. Naar forskellige Ladningsejeres Skibe er ladeklare samtidig, ekspederes disse i Rækkefølge, saaledes at Modtageren af den største Del af Lasten er berettiget til at laste det første Skib, Modtageren af den næststørste Del det næste Skib, og saa fremdeles. Er Omladningen til et Skib paabegyndt, skal sammes Lastning dog tilendebringes, selv om den paagældende Ladningsejer derved faar leveret et noget større Kvantum, end der ved Fordeling var tildelt ham; men det saaledes eventuelt forlods udleverede Kvantum afkortes da i Vedkommendes Andel for den følgende Lossetid, saaledes at en ny Levering til samme Modtager ikke kan finde Sted, før Forholdet overfor de andre Modtagere er udjævnet.

5. Henhalende Dampere ekspederes forud for Sejlskibe.

Vi har fremdeles fra Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab modtaget følgende, der viser, at Spørgsmaalet ikke direkte vedrører Frihavnselskabet. Dette har vistnok ogsaa staaet Rederne klart, idet tidligere Forhandlinger om denne Sag har været førte mellem Redernes og Korn- og Foderstofhandlernes Foreninger. Disse Forhandlinger blev resultatløse, og Misfornøjelsen med den bestaaende Ordning er derfor fremdeles til Stede; men den bør altsaa ikke i nogen Henseende rettes mod Frihavnselskabet. Dettets Skrivelse lyder saaledes:

Indenfor de mindre Sejlskibs-Føreres og -Rederes Kredse synes der at herske en Del Misfornøjelse med det saakaldte „Frihavnsregulativ“ (for Sejlskibenes Tillastning i Frihavnen), og paa flere Generalforsamlinger, afholdte i disse Rederiers Forening, saaledes ikke mindst paa den sidste, d. 31. f. M., er denne Misfornøjelse kommet ret stærkt til Orde.

Maa det i Anledning heraf være os tilladt at oplyse følgende:

1) Betegnelsen „Frihavnsregulativ“ er ganske misvisende. Man maa jo efter dette Ords Lyd tro, at der eksisterer et Regulativ, der særlig angaar og ordner Skibenes Forhold under deres Lastning i Frihavnen, samt at dette Regulativ er udstedt af Frihavnselskabet, medens ingen af Delene er Tilfældet — et saadant Regulativ gives ikke.

Rimeligvis sigtes der ved den stadige Tale om „Frihavnsregulativet“ til „Regulativ for Losning og Ekspedition af samladede Kornladninger m. m. i Kjøbenhavns Frihavn“, hvoraf vi har den Ære at vedlægge et Eksempplar. Det vil heraf ses, at dette er et Dokument, som ordner Kjøbmændenes indbyrdes Forhold ved Losningen af Korn- og Foderstof-Ladninger, og slet ikke direkte tager Sigte paa Skibene, men kun omtaler disse (se § 2, Stykkerne 2 og 3) rent lejlighedsvis, hvor det er nødvendigt at give Regler for den Orden, hvori der af de forskellige Importørers Parter i Importdamperens

Ladning maa ske Udlevering til de af dem (Importørerne) befragtede Sejlere eller Dampere.

2) Regulativet er udarbejdet og vedtaget af Købmændene ved den herværende „Forening af Korn- og Foderstof-Handlere paa Kjøbenhavns Børs“ og derpaa akcepteret af Frihavnsselskabet til Efterlevelse under den daglige Ekspedition; men iøvrigt er det naturligvis en lige saa bekvemt at laste den ene som den anden Sejler, saa at det er os ligegyldigt, hvem af disse der kommer først for.

3) Spørgsmaalet angaar altsaa ikke Frihavnsselskabet, men er en Sag imellem Købmændene og Rederne. Saavel Kritik af Regulativets Bestemmelser som af Fordringer om Ændringer i samme maa rettes til Købmændene gennem deres ovennævnte Forening. Der er ingen Grund til at betvivle, at den ny Ordning, som de tvende Parter eventuelt maatte enes om, ikke nok skulde blive akcepteret af Frihavnsselskabet, naar den blot er forenelig med de Regler, hvorefter den daglige Drift foregaar i Havnen, og med de Hensyn, som paa andet Hold maa tages til denne Drifts uforstyrrede Gang.

Ærbødigst

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab.

C. D. Hage.

Fragtmarkedet.

Naar lige undtages det østlige Marked og Kulfragterne fra England, navnlig Wales, til Middelhavet, som er fastere og til Dels lidt højere, har den forløbne Uge ingen Bedring bragt i nogensomhelst Retning. De trykkede Forhold paa Fragtmarkedet varer fremdeles ved, ikke alene for prompt, men ogsaa for senere Tonnage, og den Omstændighed, at der for Rejser flere Maaneder frem i Tiden allerede nu ikke saa sjældent accepteres Rater, som mindst talt maa kaldes tarvelige, tyder hen paa, at der findes en Del Redere, som ikke venter at se nogen Bedring i Fragterne for det første. Der ligger noget vist farligt i at slutte længere Tid i Forvejen til lave Fragter, idet den paagældende Fragtrate, hvortil der er sluttet, jo giver Markedet dets Karakter, og i trange Tider som de nuværende kan en daarlig Afslutning af en letsindig eller nervøs Reder let spolere Markedet i lang Tid for andre, thi har en Købmand først sluttet én Gang til en lav Fragt, skal han nok vide at benytte sig deraf. Lige saa stimulerende det kan virke, at der sluttet forud til en god Rate, lige saa meget, ja maaske i endnu højere Grad, kan det udøve en deprimerende Virkning paa Markedet at slutte forud til en lav Rate. Gennemgaaende er de Fragter, som nu noteres for Lastning pr. Foraaret og senere Terminer, ikke megen Opmærksomhed værd, og for at give et Eksempel skal vi blot nævne konsekutive Rejser Tyne/Kronstadt 4/ Kul, Kronstadt/Skotlands Østkyst c. 20/ D/B. pr. Juni; endvidere Tømmer fra amerikansk Golfhavn til Holland 81/3 à 82/6 pr. April/Maj.

Det østlige Marked har atter været livligt med Hensyn til Risbefragtingerne, og for Februar Tonnage er der betalt indtil 23/9 O. C., medens Marts/April Dampere kan faa 21/3 à 22/6, alt efter Størrelse og Position. Til 2 Havne i Adriaterhavet er sluttet til 22/6. Calcutta er uforandret paa Basis af 23/9 pr. Februar/Marts til Dundee. For Kul fra Calcutta betales 33/4 Rupees til Madras, 41/4 Singapore, 43/4 Colombo. Fra Bombay og Kurrachee er Raterne uforandrede paa Basis af 14/6 fra Bombay til udsøgt Havn, 15/ Hamburg pr. Februar.

Sortehavet er for de russiske Pladsers Vedkommende flovt, og fra Odessa, hvor der stadig er „turn“, betales ikke mere end 8/ à 8/6 „on the berth“ til udsøgt Plads. En ganske prompt, mindre Baad er sluttet til 9/6 N. C. Fra Sulina er fragtet en Del Februar Baade til Rater,

varierende fra 8/9 til 9/6 N. C. For Salt fra Eupatoria er der betalt 12/6 pr. Marts/April til Reval og samme Rate noteres til Riga.

Middelhavet fragter fremdeles livligt, men Raterne er gennemgaaende en Smule lavere end forrige Uge. Alexandria, som forøvrigt ikke har meget at byde paa, har sidst fragtet til 9/ for Bomuldsfrø til direkte britisk Havn, 10/ Ordrenejlads. For Erts er betalt 7/3 Benisaf/Tyne, 8/ Almeria/Middlesbro, Frs. 14 Carloforte/Antwerpen, 8/6 Marbella/Rotterdam eller Amsterdam, alt med „full terms“. Fra Bona til Leith sluttedes til 14/6 for Esparto, og fra Sfax til 9 Frs. for Fosfat til Nantes eller Bordeaux. For Oljekager fra Marseille kan faas Rm. 10 til Hamburg, Rm. 12 Stettin. Ertsraterne fra Bilbao viser en ubetydelig Opgang og er som følger: 3/10¹/₂ à 4/ Cardiff eller Newport, 4/6 Middlesbro, 4/10¹/₂ Ardrossan, 4/7¹/₂ à 4/9 Rotterdam.

Amerika viser fremdeles yderst lidt Liv og for Korn og Bomuld fragtes saa godt som ingen hele Damperladninger. Paa Netto Charter noteres nominelt 9/6 én, 10/ til Havne U. K. eller Kont. pr. Februar/Marts, og til Danmark en Shilling mere. For Fosfat er sidst betalt 12/3 Tampa/Rotterdam. Tømmerpladserne i Golfen fragter umaadelig lidt; der noteres 80/ til U. K. eller Kont. én Havn, 82/6 to Havne pr. Marts/April. Fra de kanadiske Havne gøres nogle Befragtinger, om end ikke mange, og er der saaledes sidst sluttet til 36/3 à 37/6 fra St. John til Englands Vestkyst og til 42/6 fra St. Lawrence til Miramichi, alt pr. Foraaret. For Dampere i Maanedsfragt til almindelig transatlantisk Fart er der kun faa Ordre, og 3/3 à 3/6 pr. Ton Dødvægt er fremdeles det højst opnaaelige. Argentina er ret fast for prompt Lastning, men for April/Maj viser Afskiberne endnu nogen Tilbageholdenhed, smændskønt der, efter at der er falden Regn, synes at være bedre Udsigter for Majs-høsten. For Februar Tonnage er der betalt indtil 18/6 fra San Lorenzo Grænsen til udsøgt Havn, og for Marts 18/ til U. K. eller Kont. Fra Bahia Blanca er der sidst sluttet til 15/6 (stor Damper) O. C. pr. ultimo Marts/primo April, men „handy“ Tonnage kan med Lethed betinge mere.

Østersømarkedet er flovt, og de eneste Havne, hvorfra der finder nogen Eksport Sted, som er værd at nævne, er Libau, Windau og Königsberg. Ved Reval er der stadig Isvanskøligheder, og de Rater, der bydes derfra, frister ikke til at løbe nogen Risiko. Der betales 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent, men der er ikke megen Last i Markedet. Libau er uforandret paa Basis af 9 d. pr. Havrequarter til London eller Rotterdam, 1/ Rouen, og fra Windau er Hør at faa til Frs. 17 Dunkirk eller Ghent, 14/ Skotlands Østkyst. Fra Königsberg noteres uforandret 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam. Træfragterne pr. f. o. w. er ligeledes nærmest uforandrede paa Basis af 21/ Råfsø/Grimsby, 21/6 à 22/6 Sundsvall Distriktet/Hull.

Hvidehavsfragterne synes lidt lavere. Der er pr. f. o. w. sluttet til 32/6 Kovda/London, og fra Archangel til Skotlands Østkyst noteres for mindre Dampere c. 33/.

Kulfragterne er gennemgaaende højere til Middelhavet, og der har i Ugens Løb fundet en Mængde Befragtinger Sted, hovedsagelig fra Wales. Til oversøiske Pladser gøres derimod ikke saa mange Befragtinger, og hvad Østersøen angaar, er der yderst faa Ladninger baade fra Øst- og Vestkysten. Fra Cardiff betales for Øjeblikket 4/ à 4/3 Kjøbenhavn, 5/6 à 6/ smaa danske Provinshavne, 5/9 à 6/ Genua, 6/4¹/₂ Barcelona, 4/6 Malta, 5/9 Neapel, 5/6 Port Said, 9/3 Aden, 9/6 Bombay, 9/6 à 9/9 River Plate, 10/9 Rio de Janeiro. Fra Tynen er sidst sluttet til 4/ Kjøbenhavn, 5/6 Genua, 6/1¹/₂ Barcelona, 6/ Palermo, 5/1¹/₂ Alexandria. Fra Hull er sluttet til 3/9 Helsingborg, 5/ Reval, og fra Firth of Forth noteres 3/10¹/₂ Aarhus, 4/6 Kiel, 4/9 Wismar, 4/ Libau.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Østersøen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Konsul Fisker, meddelte Aarsberetningen:

Selskabets samtlige Skibe har været beskæftigede dels i Timecharter, dels for egen Regning paa Amerika, Nord- og Østersøen, Middelhavet, Sortehavet og Østen.

Dampskibet „Rita“ blev afleveret 8. Januar

Den ny Baad „Gratia“ blev desværre for sent afleveret. Den har vist sig som et udmærket Fragtskib. Da Skibspriserne i Begyndelsen af Aaret var flove og nedadgaende, optog man Forhandling med en Del første Klasses Værfter om en Nybygning. Under Forhandlingerne steg Skibspriserne imidlertid atter og Fragtmarkedet blev slettere, hvorfor man fandt det heldigst foreløbig at skyde Sagen ud. For kommende Sæson har Selskabet sluttet en Del Fragter til ret lønnende Rater, et enkelt Skib endda for to Sæsoner.

Grosserer C. A. Leth gennemgik Regnskabet. Aktieudbyttet er 10 pCt.; der henlægges 25 pCt. (150,000 Kr.) til Reservefonden.

Kommitteret, Kommandør N. Jacobsen, forelagde Forslag til Ændringer i Lovene, hvorefter Forretningsførereren — nu Heckscher & Søn — bliver Konsul P. Fisker. Desuden faar Forretningsførereren herefter 4 pCt. af Nettooverskudet (nu 2 pCt.). Forslaget kunde ikke komme til Afstemning, da Forsamlingen ikke var beslutningsdygtig.

Regnskabet godkendtes.

Til Kommitteret genvalgtes Konsul P. Olrik.

Dampskibsselskabet Union

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Fisker meddelte Aarsberetningen:

Selskabets Skibe har i den forløbne Saison været beskæftigede i Østersøen, Middell- og Sortehavet samt paa Amerika. Driften har desværre til Tider været hindret af store Forstyrrelser ved Havarier. Et enkelt Skib, „Britannia“, Selskabets næststørste, har blandt andet været opholdt ved Reparation efter Havarier ialt 52 Dage. Dernæst har Ekspeditionerne af Skibene, særlig i Havne i Østersøen og Nordøen, været ualmindelig slette, foruden at Aarets sidste Maaneder med dets vedholdende Storme har grebet meget generende ind i Skibenes Drift og forrykket Dispositionerne, hvorved Driftsoverskudet er stærkt forringet.

Det ny Skib „Sarmatia“ har fuldt ud svaret til Forventningerne. Ved forsinket Aflevering mistedes desværre et udmærket Timecharter, der vilde have forbedret Fragtresultatet en Del. Det forud sluttede betydelige Antal Fragter har givet alle Skibene, der ikke har været opholdt af Reparationer, et smukt Overskud. Efter Østersøsesæsonens Slutning har man for enkelte Rejsers Vedkommende maattet acceptere de forholdsvis lave Rater i aabent Marked, som selvfølgelig har givet et mindre godt Overskud.

For næste Sæson er det lykkedes paa et tidligt Stadium at slutte en Del Fragter, for tre af Skibenes Vedkommende endda for to Sæsoner, til Rater omtrent svarende til de i 1900, og man haaber derfor et godt Resultat af det paa-begyndte Regnskabsaar. Man har derfor ment det forsvarligt atter i Aar, 8. Aar i Træk, at foreslaa et Udbytte af 10 pCt. til Aktionærerne. Skönt Aktiekapitalen i Aar er foreget med 50 pCt., har Reservefondet dog endnu over 22 pCt. af den nuværende Aktiekapital.

Samtlige Skibe er alle tidssvarende og i fortrinlig Stand; Gennemsnitsalderen er bragt ned fra 10 $\frac{3}{8}$ Aar til 6 $\frac{1}{8}$ Aar, saa Status maa betragtes som udmærket.

Grosserer Leth gav en Oversigt over Regnskabet. Aktieudbyttet bliver 10 pCt.; til Reservefonden henlægges 80,000 Kr. (Aktiekapital 1,500,000 Kr.).

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Admiral Victor Hansen.

Dampskibsselskabet Inga

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Fisker af-lagde Beretningen.

Selskabets 3 Baade har i det forløbne Driftsjaar været beskæftigede paa Amerika, Middelhavet, Vestafrika, Østersøen og Hvidehavet til ret lønnende Fragter. Driften har lidt Forstyrrelser ved nogle Havarier. „Granaria“, der siden dets Anskaffelse har været i Timecharter for tysk Regning, bjærgede paa sin første Rejse for Selskabets Regning en italiensk Passagerdamper ind til Azorerne. Nettoprovenuet ved denne Bjærgning androg for Selskabets Vedkommende 28,213 Kr. For indeværende Sæson er Selskabets største Baad sluttet i Timecharter for Størstedelen af Sæsonen, de to mindre Baade for et Par Rejser til ret lønnende Fragter.

Grosserer A. Henningsen gav en Oversigt over Regnskabet. Aktieudbyttet bliver 10 pCt. Der henlægges 80,000 Kr. (10 pCt. af Aktiekapitalen)

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret genvalgtes Admiral V. Hansen.

Dansk Sejlekibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

I Referatet i vort sidste Nr. er S. 53 Horsens som mindre god Losseplads opført sammen med Odense. Dette er en Fejl, idet Odense ikke undtages i Certepartierne. De sædvanlige Undtagelser for større Skibe er: Limfjorden vest for Aalborg, Mariager Fjord, Isefjord, Nysted, Stege, Præstø og Bornholm og for mindre Skibe: Limfjorden vest for Aalborg, Roskilde Fjord, Nysted, Næstved, Bornholm og i flere Tilfælde Sækkjøbing.

Ugens Havarier.

Fylla, Dpsk. af Nykjøbing M., har den 4. ds. under Indsejlingen til Nykjøbing F. kollideret med tysk Skonnert Franz von Gottfried af Kønigsberg og har tilføjet denne betydelig Skade.

Skjold, 3/m Staalsskonnert af Kjøbenhavn, der d. 18. Decbr. f. A. afsejlede fra England med Kul til Løgstør, er endnu ikke fremkommen, og det antages derfor, at den er gaaet under med samt Besætningen (7 Mand).

Skjold var bygget i 1898 i Martenshook og maalte 145 Netto Reg.-Tons.

Anna, Barkskib af Fanø, Mortensen, har d. 24. f. M. stødt mod East River Broen i New York og har faaet forskellige Skader, bl. a. har den mistet Stormast og Foretopmast.

Løvenørn, Vagerinspektionsskib, kom d. 7. ds. paa Rejsen gennem Limfjorden paa Grund ved Nibe; flot med Assistance og har ingen Skade taget.

Constantin, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 1. ds. været i Kollision i Newcastle med Dpsk. Ardgowan af Glasgow. Constantin ubeskadiget; derimod har Ardgowan lidt nogen Skade.

Maracaibo, 3/m. Skonnert af Fanø, er ankommen til Hamburg fra Maracaibo med Tab af Anker og Kæde.

Nordpolen, Kutter af Frederikshavn, strandede d. 3. ds. paa Anholt; den er nu bragt flot af Besætningen; Skaden er ringe.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gl. Harboe af Marstal, 31 R. T., er af Skibs f. Jens Hansen solgt til Bornholm for 10,200 Kr.

Sk. Frejr af Ærøskjøbing, 76 R. T., er af Skibs f. J. M. Jensen solgt til Kapt. Chr. Kastrup, der repræsenterer et Konsortium i Ærøskjøbing.

Fra Flensborg Skibsværft er d. 6. ds. sat i Vandet den anden Halvdel af den til H. C. Stülcken Sohn i Hamburg byggede Flydedok, og den slæbes nu gennem Keiser Wilhelm Kanalen til Hamburg. Den hele Dok har en Længde af 280' 7", Bredde 80' 6", Pontonernes Dyb. 9' 6"; den kan optage Skibe paa indtil 3,400 Tons d. V. i Løbet af en god Time.

Fra R. Møllers Værft i Faaborg er en ny 3-m. Skonnert sat i Vandet. Den fik Navnet Husavik og maaler 171 Tons Brutto. Dens Reder og Fører bliver Kapt. C. L. Hansen, Lohals.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureauved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.**Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.**
Forlang Katalog. — Send Opgaver.**Skibsefterretninger.****Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 14. Februar, best. til New York. — Leopold II, Lepper, afgik fra Antwerpen 13. Februar. — Nicolai II, Ørum, afgik fra Kbhvn. 23. Januar, best. til New York. — Xenia, Kruse, afg. fra Kjøbenhavn 5. Februar, best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afg. fra New York 30. Januar, best. til Kjøbenhavn — Douro, Mortensen, ank. til Kbhvn. 10. Februar. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Reval 8. Februar, best. til Ghent.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Kbhvn. 10. Februar — Antwerpen, Andreasen, ankom til Boston 4. Februar. — Arkansas, Petersen, afgik fra New Orleans 26. Januar. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afg. fra Helsingør 12. Februar, best. til Newcastle. — Chr. Broberg, Nielsen, ankom til Windau 10. Februar. — Christian IX, Mollerup, ankom til Königsberg 9. Februar. — Dagmar, Gade, afgik fra Kbhvn. 14. Februar, bestemt til Windau. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 5. Februar. — Georg, Buhr, ank. til London 5. Februar. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Christiania 20. Januar, best. til Boston. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Newcastle 29. Januar, best. til Genua. — Island, Skjødt, afg. fra Christianssand 31. Jan., best. til New York. — Jolantha, Sørensen, ankom til Kbhvn. 7. Februar. — Kasan, Hansen, ankom til Kbhvn. 10. Februar. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 7. Februar. — Kiew, Jacobsen, pass. Brünbüttel 8. Februar, best. til London. — Kursk, Møller, afgik fra London 7. Februar. best. til Sunderland. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louisiana, Wulff, afgik fra Kbhvn. 12. Febr., best. til New York. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Kbhvn. 5. Februar. — Morsø, Friseneuve, i Vestnorge. — Moskov, Rohde, ankom til Kjøbenhavn. 8. Februar. — Nishnij Novgorod, Harder, afgik fra Frederiksstad 6. Februar, best. til St. Nazaire. — Nordjylland, Krag, i Islandsfart. — Norge, Gundel, ankom til New York 5. Februar. — O. B. Suhr, Lissner, afg. fra Reval 8. Februar, best. til Dunkirk. — Olga, Frandsen, ank. til Libau 10. Februar. — Omsk, Müller, i Ghent. — Perm, Jonsen, pass. Holtenau 10. Februar, bestemt til London. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 5. Februar. — Thyra, Fischer, afg. fra Manchester 9. Februar, best. til Liverpool. — Valdemar, Kofod, ankom til Manchester 12. Februar. — Vendsyssel, Jacobsen, ankom til Kbhvn. 10. Februar. — Vesuv, Meldahl, afgik fra Kbhvn. 11. Februar, bestemt til Libau. — Viking, Egense, ankom til Kbhvn. 11. Februar.

Constantin, Niedersøe, paa Bedding. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Newcastle 12. Februar, best. til Horsens. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Grimsby 12. Febr., best. til Malmø. — Ficaria, Thøgersen, afg. fra Newcastle 12. Febr. best. til Kbhvn. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Randers 12. Febr., best. til Newcastle via Aalborg, Frederikshavn. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Nakskov 12. Febr. best. til Newcastle via Svendborg, Odense. — Lolland, Ankensen, afg. fra Odense 12. Febr., best. til Leith via Aarhus, Aalborg. — Primula, Thomsen, afg. fra Kbhvn. 13. Februar, best. til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Newcastle 12. Februar, best. til Aarhus. — Union, Therkildsen, afgik fra Leith 12. Febr., best. til Odense.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kbhvn. 18. Januar. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 15. Januar, best. til La Plata. — Sigurd, Mahneke, ankom til Alexandria 2. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Penarth 4. Februar, bestemt til Alexandria. — Erik II, Hveysel, afgik fra Buenos Ayres 2. Februar, best. til Antwerpen. — Knud II, Hansen, ankom til Penarth 5. Febr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 9. Februar, best. til Rouen. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rotterdam 11. Februar, best. til W.-Hartlepool. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 31. Jan., bestemt til Alexandria. — Volmer, Riber, ankom til Rouen 10. Februar. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Magnus, Jørgensen, ankom til Newcastle 6. Februar. — Olaf, Petersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til St. Vincent f. o. — Svend II, Risø, afg. fra Buenos Ayres 1. Februar, best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Newport 3. Februar, bestemt til Oran. — Russ, Rasmussen, ankom til Genua 3. Febr. — Vladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Beira 18. Januar, best. til Calcutta. — Eduard Bary, Fagerlund, ank.

til Newcastle 23. Jan. — Baron Driesen, Laurentz, afgik fra Singapore 28. Januar, best. til Madras. — K. Gortschakow, Thorsøe, afg. fra Singapore 25. Januar, bestemt til Port Arthur.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Sunderland 4. Febr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Sevilla 3. Febr. — Martha, Jørgensen, ankom til Tyne Dock 10. Febr. — Elna, Leth, afgik fra Antwerpen 3. Februar. — Therese, Christensen, ankom til Antwerpen 9. Febr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, ankom til Libau 11. Februar. — Ophelia, Wilhelmssen, afgik fra Warna 9. Febr. — Kronborg, Jeppesen, pass. Konstantinopel 6. Febr., best. til Norge. — Væring, Krohn, pass. Algier 6. Febr., best. til Aarhus.

Væsterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Cyperus 7. Februar, best. til London. — Niobe, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. Jan. — Nancy, Nielsen, afgik fra Tunis 7. Febr., best. til Sorte Havet. — Nautik, Mortensen, ankom til Boucair 11. Febr. — Nordsoen, Gram, ankom til Marseille 28. Jan. — Nexos, Sørensen, ankom til Livorno 7. Febr. — Nora, Jørgensen, ank. til Valencia 4. Febr. — Neptun, Christensen, afgik fra Methil 11. Febr., bestemt til Esbjerg. — Nerma, Nielsen, ank. til Esbjerg 31. Jan. — Alfa, Nørby, ankom til Burghhead 10. Febr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Valencia 6. Febr., bestemt til London. — Mary, Nielsen, ankom til Swansea 9. Febr.

Jylland. Karen, Degn, afgik 8. Febr. fra Limassol (Cypern), best. til Hull.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Blyth 7. Februar, best. til Almunicar. — Fyen, Hansen, afgik fra Eckernförde 6. Februar, ankom til Windau 8. Februar. — Carl Heckscher, Starck, afgik fra Ghent 4. Februar, ankom til Tyne 6. Febr.

Union. Sarmatia, Pedersen, ankom til Bristol 3. Febr.

Østersøen. Gratia, Skov, afg. fra Liverpool 10. Februar, bestemt til Swansea.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Ghent 9. Februar, best. til Grangemouth. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Barry 9. Februar. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Cardiff 5. Februar. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Newcastle 30. Januar, best. til Genua. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Odessa 10. Februar, best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 9. Februar, bestemt til Methil. — Skanderborg, Jensen, ankom til Newport 8. Februar. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Libau 10. Febr., best. til London. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Glasgow 9. Februar. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Sarpsborg 8. Februar, best. til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 10. Febr. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 11. Februar, best. til Port Said. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Glasgow 5. Februar. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Bayonne 8. Febr., best. til Odessa. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra San-Nicolas 31. Januar, best. til Dunkerque. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 11. Februar.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 9. Februar. — Kallundborg, Lund, afgik fra Ardrossan 10. Februar, best. til Cardiff.

Danmark. Ansgar, Larsen, afgik fra Boness 7. Febr., best. til Libau. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Windau 5. Februar. — Hamlet, Sommer, ankom til Burntisland 7. Febr. — Helge, Olsen, afgik fra Blyth 6. Februar, best. til Kbhvn.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, ankom til Bangkok 19. Januar. — Annam, Berentzen, ankom til Shanghai 8. Febr. — Ragnhild, Madsen, ank. til Bangkok 6. Febr. — Chakrabongs, Hansen, pass. Malta 9. Febr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 8. Februar til Memel. — Energi, Nielsen, ank. 4. Febr. til Landskrona. — Erindring, Hansen, ank. 7. Februar til Flensborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til London 10. Febr. — London, Bom, ank. til Korsør 2. Febr. — Paris, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 8. Februar.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, er ankommen til Rotterdam. — Lars Kruse, Christiansen, er ankommen til St. Vincent. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Blyth 11. Febr.

Vendia. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Methil 11. Febr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 10. Febr. — Clara, Jensen, ankom til Kiel 7. Februar.

Æglr. Svend, Bønnelycke, afgik fra Kjøbenhavn 9. Februar, bestemt til Burntisland.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Aalborg, Clausen, ankom til Punta Del-gade 5. Febr. fra Sydhavseerne. — Verdaande, Nielsen, ankom til East London 8. Febr. fra Port Elisabeth. — Prins Valdemar, Beck, afg. fra Newcastle NSW 9. Febr. til Amerikas Vestkyst. — Puck, Svendsen, der grundstødte paa et Rev i Sydhavet og indkom læk til Mioke (Bismarckøerne) er if. Telegram nu kondemneret dersteds.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. 27. Januar fra Liverpool til Rio Grande. — Martha, Nissen, afgik 2. Febr. fra Rio Janeiro til Algoa Bay.

Svendborg. Althea, Rasmussen, ankom til Hull 2. Febr. — Heimdahl, Mortensen, ankom til Rouen 4. Febr. — Psyche, Nielsen, ankom til Bandholm 4. Februar. — Fylla, Rasmussen, ankom til Genua 5. Februar. — Hansine, Nielsen, ankom til Göteborg 5. Februar. — Helge, Nielsen, ankom til Göteborg 5. Februar. — Gefion, Rasmussen, ankom til Fowey 6. Februar. — Newsy, Nielsen, ankom til Fowey 5. Februar. — Dannebrog, Clausen, ankom til Drøbak 6. Februar. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Neapel 6. Februar. — Christian, Jørgensen, ankom til Charlestown 6. Februar. — Roska, Petersen, ankom til St. Yves 7. Febr. — Skjold Larsen, ankom til London 7. Februar. — Gæa, Møller, ankom til Genua 9. Februar.

Ærs. Thekla, Andersen, ank. 3. Februar til Grangemouth. — Ærø, Christensen, ank. 4. Februar til Calais. — Valborg, Hansen, afg. 29. Jan. fra Irvine til Lannion. — Alf, Rasmussen, ank. 6. Februar til Havre. — Zephyr, Hansen, ank. 8. Febr. til Dakar fra Pensasola. — Thor, Kromann, ank. 9. Febr. til Terneuzen. — Amor, Rasmussen, ank. 10. Febr. til Methil. — Hydra, Albertsen, ankom 9. Februar til Liverpool. — Vera, Hansen, ankom 10. Febr. til Paimpool. — Søstrene, Christensen, ank. 9. Februar til Laguna de Carmen.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 7. Februar til Hesnæs fra Nakskov. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Aarhus 10. Febr. fra Grenaa.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Målene ere 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, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Lystønderne „Sandodden“ og „Jerg“ ere for Is ombyttede med Vintersømærkerne.

Lystønderne i Graadyb kan ikke ventes at være paa Station.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 11½ Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 10½ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Ved Trelleborg gives Taagesignalet fra Fyrskibet fra 1ste Oktober—1ste Maj i den Tid Fyrskibet ligger ude.

Bottniske Bugt. Draghällan. I 1902 ombyttes Gongongen ved Draghällan Fyr med en Taageklokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Fire-Slag hver 20 Sekunder.

Kågefjärden. Bergskäret. Bergskäret Fyr, der nu viser rødt Lys fra N. 53° V. til N 56° V. og hvidt Lys fra N. 56° V. til N. 58° V., skal forandres til at vise grønt Lys fra N. 58° V. til c. N. 52° V., fri af Landgrunden NV. for Fyret.

Nærmere Meddelelse senere.

Rusland. Vindau. Ved Vindau ere følgende Fyr tændte: Paa Yderenden af den 3¼ Kbl. lange, ny N.-Mole et hvidt og rødt Fyr. Flammens Højde: 29 Fod.

Paa Hovedet af den gamle N.-Mole et rødt Fyr. Flammens Højde: 17 Fod.

Paa Yderenden af den 2¼ Kbl. lange, nye S.-Mole et blaagrønt og hvidt Fyr. Flammens Højde: 29 Fod.

Paa Inderenden af den gamle S.-Mole et blaagrønt Fyr. Flammens Højde: 43 Fod.

Med haardt Vejr kan man ikke stole paa, at de tre førstnævnte Fyr-brænde:

Tyskland. Greifswalder Bodden. Ariadne Grund. Baaketønden ved Ariadne Grund er ikke udlagt. 54° 12' 6" N. Br. 13° 34' 15" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Halmstad. Den 1ste April 1902 forandres Fyret paa V.-Enden af den ydre Bølgebryder ved Halmstad til at vise To-Formærker hver 10 Sekunder.

Norge. I 1902 tændes følgende Fyr og Fyrlymper: Singleøen, Hvaler. 59° 6' 20" N. Br. 11° 7' 40" Ø. Lgd. Fevig, V. for Grimstad. 58° 22' 5" N. Br. 8° 40' 30" Ø. Lgd.

Feddefjord. 58° 15' 15" N. Br. 7° 49' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. I 1902 forandres følgende Fyr og Fyrlymper saaledes:

Egerø Fyr forandres til et Lynfyr, der hver 20 S. viser Tre-Lyn. 58° 25' 45" N. Br. 5° 52' 25" Ø. Lgd.

Høievarde Fyr slukkes, 59° 19' 20" N. Br. 5° 19' 20" Ø. Lgd., og to Fyrlymper tændes, deraf en paa Koltrepynnten, 59° 18' 30" N. Br. 5° 19' 50" Ø. Lgd., og en paa Ringskjær, 59° 19' 25" N. Br. 5° 19' 25" Ø. Lgd.

I Bjørnsund Fyr indsettes en Vinkel med To-Blink c. hver 7½ S. fra N. 21° Ø. til fri V. om Godklakken og med farvet Lys over Turiskallen og Karl med Hammeren. 62° 53' 45" N. Br. 6° 49' 25" Ø. Lgd.

Rødberget Fyr slukkes, 63° 29' 15" N. Br. 9° 59' 45" Ø. Lgd., og en Fyrlympe tændes paa Molen. 63° 29' 10" N. Br. 9° 59' 50" Ø. Lgd.

Røde Fyr skal vise Hurtigblink fra N. 4° Ø. mod Ø. over Grundene. 64° 22' 25" N. Br. 10° 27' 10" Ø. Lgd.

Stamsund Fyr skal vise grønt Lys over Hagbæren og Brusen, og rødt Lys fra fri Ø. om Stabben og V. efter til fri N. om Nordre Joensnaget. 68° 7' 15" N. Br. 13° 53' 20" Ø. Lgd.

Risholmsund Fyrlympe slukkes, 58° 13' 50" N. Br. 6° 39' 50" Ø. Lgd., og paa Risholmboen tændes en Fyrlympe. 58° 14' 0" N. Br. 6° 40' 15" Ø. Lgd.

I Langevaag Fyrlympe indsettes en rød Vinkel, der lyser over Hjartholmen og Napholmen. 59° 36' 50" N. Br. 5° 15' 20" Ø. Lgd.

Mosterhavn Fyrlympe, 59° 42' 0" N. Br. 5° 24' 10" Ø. Lgd., flyttes til Sandre Holme og skal vise rødt Lys over Hestholmflua og Napholmen. 59° 41' 55" N. Br. 5° 24' 5" Ø. Lgd.

I Kvamsø Fyrlympe indsettes en rød Vinkel, der lyser fra S. 46° Ø. gennem S. til fri V. om Jonarnes. 60° 21' 35" N. Br. 6° 17' 25" Ø. Lgd.

Lerøen Fyrlympe, 60° 14' 20" N. Br. 5° 10' 20" Ø. Lgd., flyttes til Lerøfluen, 60° 14' 30" N. Br. 5° 10' 15" Ø. Lgd., og skjærmes for Farvandet mod N. og S., rødt over Røgneskjærene.

Turøen Fyrlympe, 60° 26' 0" N. Br. 4° 54' 35" Ø. Lgd., flyttes til Knappetaaen. 60° 27' 10" N. Br. 4° 53' 55" Ø. Lgd.

Husøen Fyrlympe, 62° 51' 35" N. Br. 6° 32' 40" Ø. Lgd., skal brænde hele Aaret og Lysvinklerne forandres.

Bekkerholm Fyrlympe, 62° 57' 5" N. Br. 5° 59' 50" Ø. Lgd., skal brænde hele Aaret og Lysvinklerne forandres.

Hammersund Fyrlympe, 63° 12' 10" N. Br. 7° 58' 0" Ø. Lgd., flyttes til Skjæringskjæret, 63° 12' 20" N. Br. 7° 58' 6" Ø. Lgd., og skjærmes for Farvandet mod V. og Ø.

Bjuggskjær Fyrlympe skal vise rødt Lys fra c. S. 50° Ø. til S. 77° Ø., og grønt Lys derfra ind over Bjuggfjorden. 63° 45' 35" N. Br. 9° 33' 35" Ø. Lgd.

I Røerøen Fyrlympe forandres Lysvinklerne. 65° 38' 25" N. Br. 12° 4' 0" Ø. Lgd.

Vetøen Fyrlympe slukkes, 67° 40' 30" N. Br. 14° 44' 45" Ø. Lgd., og en Fyrlympe tændes paa Olapersø. 67° 40' 10" N. Br. 14° 44' 20" Ø. Lgd.

I 1902 tændes følgende Fyr:

Fladfløsa Fyr, Saltstensleden, tændes til Efteraaret. Det skal vise fast Lys. Synsvidden: 12 Kml. 62° 50' 20" N. Br. 6° 41' 45" Ø. Lgd.

Æggesløsa Fyr, paa Landegodes N.-Pynt, tændes til Efteraaret. Det skal vise Tre-Lyn hver 10 S. Synsvidden: 17½ Kml. 67° 26' 50" N. Br. 14° 25' 0" Ø. Lgd.

I 1902 tændes følgende Fyrlymper: Kokodden, Indløb til Flekkefjord. 58° 14' 0" N. Br. 6° 39' 10" Ø. Lgd.

Haasund, Indløb til Flekkefjord. 58° 15' 20" N. Br. 6° 39' 50" Ø. Lgd.

Klep, Karmsund. 59° 10' 20" N. Br. 5° 23' 5" Ø. Lgd.

Koltrepynnten, ved Høievarde. 59° 18' 30" N. Br. 5° 19' 50" Ø. Lgd.

Ringskjær, ved Høievarde. 59° 19' 25" N. Br. 5° 19' 25" Ø. Lgd.

Salhus, Karmsund. 59° 22' 25" N. Br. 5° 18' 0" Ø. Lgd.

Fjeldberg, Søndhordland. 59° 43' 50" N. Br. 5° 43' 0" Ø. Lgd.
 Skorpen, Hardanger. 59° 56' 0" N. Br. 5° 48' 0" Ø. Lgd.
 Lionestangen, Hardanger. 60° 14' 25" N. Br. 6° 9' 35" Ø. Lgd.
 Loksund, Søndre, Hardanger. 60° 2' 20" N. Br. 5° 43' 5" Ø. Lgd.
 Loksund, Nordre, Hardanger. 60° 3' 10" N. Br. 5° 42' 40" Ø. Lgd.
 Malkenes, Bjørnefjord. 60° 4' 45" N. Br. 5° 41' 35" Ø. Lgd.
 Joneholmen, Hjeltefjord. 60° 31' 10" N. Br. 4° 56' 35" Ø. Lgd.
 Hegernes, Herløfjord. 60° 31' 25" N. Br. 5° 5' 55" Ø. Lgd.
 Sæternes, ved Moldøen, Nordfjord. 61° 55' 40" N. Br. 5° 7' 5" Ø. Lgd.
 Hidsneset, Sandsfjord. 62° 17' 10" N. Br. 5° 33' 15" Ø. Lgd.
 Nordneset, Hustadviken. 63° 59' 35" N. Br. 7° 8' 55" Ø. Lgd.
 Lille Sande, Hustadviken. 63° 2' 55" N. Br. 7° 24' 25" Ø. Lgd.
 Rødberg, Trondhjemsfjorden. 63° 29' 10" N. Br. 9° 59' 50" Ø. Lgd.
 Vennesund, Helgeland. 65° 13' 10" N. Br. 12° 3' 0" Ø. Lgd.
 Kleivholmen, Stifjorden. 66° 21' 0" N. Br. 13° 0' 0" Ø. Lgd.
 Sandvårken, Røde, Helgeland. 66° 39' 10" N. Br. 13° 8' 0" Ø. Lgd.
 Skarholmen, Sandsundvær. 66° 7' 10" N. Br. 11° 58' 20" Ø. Lgd.
 Aarstensfoten, Smitskjærleden. 68° 16' 0" N. Br. 15° 5' 10" Ø. Lgd.
 Skarvhausen, ved Offersø. 68° 18' 0" N. Br. 15° 41' 30" Ø. Lgd.
 Sand, Lofotens Yderside, 2 Ledelamper. 68° 19' 0" N. Br. 13° 55' 10" Ø. Lgd.
 Borgevær Havns Yderside. 68° 19' 0" N. Br. 13° 51' 10" Ø. Lgd.
 Storstrandkjær, Tjeldsund. 68° 29' 30" N. Br. 16° 10' 15" Ø. Lgd.
 Maanes, Senjen. 69° 22' 45" N. Br. 16° 52' 45" Ø. Lgd.
 Gamvik, Finmarken. 71° 2' 5" N. Br. 28° 16' 30" Ø. Lgd.
 Bugenes, Syd-Varanger. 69° 57' 25" N. Br. 29° 41' 20" Ø. Lgd.

I 1903 ventes følgende Fyr at blive tændte:
 Grinna faste Fyr, Folden, 64° 45' 20" N. Br. 10° 59' 5" Ø. Lgd. Synsvidden: 14 Kml., og Bårøen faste Fyr, Ofoten, 68° 21' 0" N. Br. 16° 6' 5" Ø. Lgd. Synsvidden: 16 Kml.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 14de April til 29de Maj 1902 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven omtrent de 4 Timer, som ligge før Lavvande. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie mellem Tønde M og 9, mod S. af en Linie Altenbruch Kirke og Tønde 17. Den 20de, 22de og 24de Maj er N.-Grænsen en Linie mellem Tønde K og 8. Under Skydningen kan Fyrskibet „Elbe IV“ være inddraget. Naar der skydes, ligge Dampere, der føre rødt Flag eller en rød Lanterne over Topplanterne, ovenfor og nedenfor Skydepladsen; paa Batteriet Grimmerhorn og Fortet, hvorfra der skydes, hejses rødt Flag, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Et rødt Flag paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at Farvandet er frit.

Nienstedten. Vragfyrskibet ved Vraget af „Lemnos“ er atter inddraget for Is.

Holland. Zuiderzee. Boontjes. I Boontjes ere Lystønderne inddragne for Is.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vragtønden S. for Vraget af den i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg sunkne Damper „Bakio“ er inddragen.

Thorntonbank. Lystønden „Thorntonbank“ er bortdrevet. En rød Spidstønde er midlertidigt udlagt paa Pladsen, indtil en Reservelystønde kan blive udlagt. 51° 34' 30" N. Br. 3° 0' 30" Ø. Lgd.

Belgien. Schelde. Krankeloon og Pijk Tabak. Krankeloon Fort hvide, faste, høje Ledefyr staar paa Fortets N.-Side, c. 140 Alen N. 76° V. fra det lave Fyr. 51° 15' 20" N. Br. 4° 17' 54" Ø. Lgd.

Krankeloon Sluisje nye, hvide, faste Ledefyr staa c. 200 Alen fra hinanden, det lave paa 51° 15' 13" N. Br. 4° 18' 8" Ø. Lgd.

Pijk Tabak Fyr viser hvidt Lys ned af Floden til 1/2 Kbl. oven for rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 67, grønt Lys derfra til over Stumtønde Nr. 68, hvidt Lys derfra til N. 73° Ø., S. for Stumtønderne Nr. 69 og 70, og rødt Lys derfra op ad Floden.

England. Spurn Point NØ. Et Vrag ligger sunket c. 6 Kml. N. 52° Ø. fra Spurn Point. To Master ere over Vandet.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Ved Havre gives fra Signalmasten paa V.-Molen følgende Signaler: En Ballon paa den venstre Raanok, set fra Søen, eller en hvid Lanterne paa Toppen af Masten og en grøn Lanterne paa den venstre Raanok, set fra Søen, betyder, at man skal gaa NV. om Uddybningsmaskinen, som ligger i Indløbet. En Ballon paa den højre Raanok, eller en hvid Lanterne paa Toppen af Masten og en grøn Lanterne paa den højre Raanok betyder, at man skal gaa SØ. om Uddybningsmaskinen.

Ved Havre gives følgende Taagesignaler:

En Trompet paa V.-Molen giver om Dagen i Tiden fra 2 Timer før til 3 Timer efter Højvande og om Natten fra 1 Time før til 2 Timer efter Højvande Et-Stød af 8 à 10 Sekunders Varighed med 20 à 24 Sekunders Pause mellem Stødene. I tæt Taage lyder desuden en lille Trompet uden Ophør. Naar Trompeterne ere i Uorden, lyder en Klokke, men kun om Dagen. Der slaas c. 20 Slag paa den hver 20 à 24 Sekunder. Det betragtes som Højvande om Natten, naar Højvandet indtræder fra 1ste April til 30te September mindst 1/2 Time før Solopgang eller 1/2 Time efter Solnedgang, fra 1ste Oktober til 31te Marts mindst 1/2 Time før Solopgang eller 1/2 Time efter Solnedgang.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ile de Sein. Cornoc-an-ar-Braden N. En rød Spirtønde med KeGLE er udlagt 1/2 Kbl. NNØ. for Cornoc-an-ar Braden, paa Hvilke Baaken er ødelagt. 48° 3' 17" N. Br. 4° 50' 52" V. Lgd.

Marokko. Larache (El Araich) Red. En lille Damper er sunken paa Larache Red i 7 Fv. Vand, c. 1/2 Kml. N. 45° V. fra Batteriet ved Flodens Indløb.

Cape Breton Island NØ.-Kyst. Neil Cove. En sort Spirtønde er i 7 1/2 Fv. Vand udlagt paa SØ.-Enden af Grunden Ø. for S.-Pynten, S. for Neil Cove. 46° 47' 25" N. Br. 60° 18' 30" V. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Gloucester Harbor. Dog Bar. Baaken, hvorfra vistest et rødt, fast Fyr, paa V.-Enden af den ufuldførte Dog Bar Bølgebryder, er ødelagt og Fyret slukket.

Connecticut. New London Harbor. Black Ledge. Baaken med Stage og to røde Kegler med Spidserne mod hinanden paa Black Ledge er atter opført.

Maryland. Old Field Point. Old Field Point Baakefyr er ødelagt af Is.

South Carolina. Charleston Harbor. Main Channel. 1 Main Channel er den sorte, spidse Entrance Klokketønde og den røde Spidstønde Nr. 2, Outer North Side Tønde, flyttet 1/2 Kbl. S. 61° Ø. hen i 18 Fod Vand.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Florida. Choctawhatchee East Pass. Løbet over Barren i Choctawhatchee East Pass har flyttet sig; 10 Fod kan holdes ved at holde Fyret lidt Ø. for Bagfyret og styre N. 46° Ø. paa Bagfyret.

Mississippi Sound. Ship Island Ankerplads. South Channel. Den bageste Ledebaake for South Channel paa Ship Island V. Ende er atter opført og Fyret tændt.

Cuba N.-Kyst. Gobernadora Point. Paa Gobernadora Point, 4 Kml. V. for Indløbet til Bahia Honda, opføres et Fyrtaarn. 22° 58' 48" N. Br. 83° 13' 31" V. Lgd.

Bahia Honda. Indløbet til Bahia Honda ligger 4 Kml. Ø.-ligere end angivet, nemlig paa 22° 59' N. Br. 83° 9' V. Lgd.

Porto Rico. Fajardo Harbor. Den sorte Stumtønde Nr. 1 ved Laja Shoal er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Stumtønde, som ligger i 23 Fod Vand, fra Cape San Juan Fyr i S. 1° Ø., og fra den venstre Kant af Cayo Icacos i S. 31° V. N. og S. for Tønden maa man ikke komme den nærmere end 1/8 Kml.

En Stumtønde Nr. 1, Fiften Foot Spot Tønde, er i 14 Fod Vand udlagt fra Cape San Juan Fyr i S. 2° Ø. og fra den højre Kant af Cayo Obispo i N. 48° Ø.

Porto Rico Ø. Culebra. Great Harbor. I Great Harbor er Afmærkingen nu saaledes:

Yellow Shoal Spidstønde Nr. 2 i 23 Fod Vand, fra den venstre Kant af den S.-lige Ø udfør Punta Soldado i N. 84° Ø., og fra Punta Carenero i S. 5° Ø.

Groupier Shoal Spidstønde Nr. 4 i 23 Fod Vand, fra den venstre Kant af den S.-lige Ø udfør Punta Soldado i N. 54° Ø. og fra Punta Colorado i S. 45° Ø.

Middle Ground Stumtønde Nr. 1 i 21 Fod Vand, fra den venstre Kant af den S.-lige Ø ud for Punta Soldado i N. 41° Ø. og fra Punta Colorado i S. 61° Ø.

Snapper Shoal Spidstønde Nr. 6 i 23 Fod Vand, fra den venstre Kant af den S.-lige Ø udfør Punta Soldado i N. 44° Ø. og fra Punta Carenero i S. 39° Ø.

Punta Carenero Shoal Spidstønde Nr. 8 i 23 Fod Vand, fra Punta Colorado i S. 85° Ø. og fra Punta Cabras i S. 32° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Uruguay. Montevideo. Vraget af det paa Montevideo Red sunkne svenske Skib „Sam“ er bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget er 20 Fod.

Argentina. Rio de la Plata. Buenos Aires. Paa Buenos Aires Yderred er Fyrskibet nu udlagt. Det er rødt og sort vandret sribet, mærket „Faro de Rada“, har tre Master og

en rød og sort Ballon paa Stormasten. Det viser et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Kml. 34° 37' 45" S. Br. 58° 3' 30" V. Lgd.

Skibe med over 21 Fods Dybgaaende maa ankre Ø. for Fyrskibet.

Peru. Supé Bugt. Patillos Pynt. Paa Patillos Pynt er opført et hvidt, rundt, 83 Fod højt Fyrtaarn. I December 1901 skulde et Blinkfyr, der hver 1/2 Minut viser Et-Blink, tændes paa Fyrtaarnet. Flammens Højde: 287 Fod. 10° 50' S. Br. 77° 44' V. Lgd.

Salaverry. Salaverry Fyrtaarn er ødelagt og Fyret slukket.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Kap Sépet. Den 24de Februar 1902 slukkes Kap Sépet Fyr, og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri.

Det nye Fyr bliver et hvidt Lynfyr, der hver 15 Sekunder viser Tre-Lyn; de kan brænde til Forsøg.

Østerrig-Ungarn. Fiume. Fyrtaarnet paa Molen Maria Theresia staar nu 80 Alen N. 84° V. fra den gamle Plads.

Fortøjtønderne i Fiume Havn ligger fra Fyrtaarnet paa Baros Havns Molehoved henholdsvis i S. 77° V., 2 Kbl.; S. 24° V., 2 Kbl. og S. 27° Ø., 6 1/3 Kbl. V. for Fyrtaarnet paa Molen Maria Theresia ligger Fortøjtønderne, fra Fyrtaarnet henholdsvis i N. 30° V., 1 1/4 Kbl.; N. 57° V. 2 1/4 Kbl.; N. 61° V., 3 1/4 Kbl.; S. 82° V., 4 3/4 Kbl.; S. 79° V., 4 1/2 Kbl. og S. 78° V., 6 1/2 Kbl.

Rusland. Tendra. Djarilgatski. Den anden Baake paa Djarilgatski er borttagen.

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

Bagindien V.-Kyst. Martaban Golt. Fyrskibet „Krishna“ er atter udlagt paa Station og Fyrskibet „Martaban“ ind-draget. 15° 37' N. Br. 95° 37' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Tegal Red. Tæt N. for Vraget af det paa Tegal Red sunkne Skib „Bowman B. Law“ er udlagt en grøn Spidstønde. 6° 49' 10" S. Br. 109° 8' 10" Ø. Lgd.

Japan. Tsugaru Strait. Shiriya Saki. Shiriya Saki nye Fyr er nu tændt. Det er et hvidt, elektrisk Blinkfyr af stor Styrke, som hver 5 Sekunder viser Et-Blink. Det midlertidige Fyr er slukket.

Esbjerg.
Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra
C. Mollerups
Skibsmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjulpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

R. CRAGGS & SONS,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Febr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 1/2	95
Danmark		74 1/2	75
Norden.....	103 1/2	102 1/2	103
Kjøbenhavn.....	84 1/2	84 1/4	84 1/2
Carl.....	44	43 3/4	44
Dannebrog		82 1/2	82 3/4
Skjold.....		58	58 3/4
Urania	46	45 3/4	46
Union.....	85 1/4	85 1/2	86
Dampsk. af 1896		82	82 3/4
Østasiatiske	98 3/4	98 3/4	99
Østersøen		100	102
Nordsøen		51.	60
Torm		—	—
Gorm		99	104
Foren. Bugser-Selsk.....		63 1/2	70
Dansk-russisk Dampsk....		—	—
Hejmdal		97	102
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.....		99	101
5% — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.....		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		98 1/2	100
3 1/2% Husejer Kreditk.....	89 — 1/4	89	89 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		91	93
4% — — 2. Serie ..	97 3/4	97 1/2	97 3/4
4% — — 1. — ..	99 — 1/4	99 1/4	99 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.....	91 3/4	91 1/2	91 3/4
4% — — 7 —	97 3/4	97 1/2	97 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —		90 3/4	92 3/4
Aktier.			
Nationalbank.....		138 1/2	139 1/2
Privatbank		126 1/2	126 3/4
Landmandsbank		126 3/4	127 1/2
Handelsbank		124	125
Grundejerbank	107 1/2	108 1/4	109
Burm. & Wain	76 —	75 3/4	76
Helsingørs Jærnsk.		87 3/4	89 1/2
Sukkerfabr.	110 —	109 1/2	109 3/4
Bryggeri Aktier.....	99 —	98 3/4 1/2	98 3/4

Vekselkurs d. 11. Februar 1902.

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.18	18.15
Paris.....	72.45	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Februar 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 1/2% — Boden Kredit.....	95.00
5% Mexikanske 1899.....	99.00
5% Rumænske Stats.....	96.50
4% — — 1890	83.80

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 32,000, „Kjøbenhavn“ 58,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 8,000, „Urania“ 16,000, „Union“ 10,000, „Østasiatiske“ 32,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. 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 Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med 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, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ½ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg.-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg.-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Ladnings-Modtageren 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.

Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“.

Udbytte for 1901, 10 pCt., udbetales fra og med den 11. ds. i **Den danske Landmandsbank, Hypotek- og Vekselsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1901.

Dampskibsselskabet „Østersøen“.

Udbytte for 1901, 10 pCt., udbetales fra og med den 11. ds. i **Kjøbenhavns Handelsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1901.

Dampskibsselskabet „Union“.

Udbytte for 1901, 10 pCt., udbetales fra og med den 11. ds. i **Den danske Landmandsbank, Hypotek- og Vekselsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1901.

Dampskibsselskabet „Inga“.

Udbytte for 1901, 10 pCt., udbetales fra og med den 11. ds. i **Kjøbenhavns Handelsbank** imod Aflevering af Udbytte-Kupons for 1901.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 38. AMT I. 1906.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

LANDMANDSBANKEN

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

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Keleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Staalægtere.

En Del gode, brugte Staalægtere, fra 180—240 Tons Bæreevne, komplet udrustede med Grejer og Mast, ere billig til Salg ved Henvendelse til

Wm. R. Schou & Co.

3, P. Skramsgade, Kjøbenhavn K.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Herreekviperingsforretning!

En herværende, i ca. 20 Aar dreven Forretning, beliggende paa det bedste Strøg og hvortil er knyttet en Del bedste Skræderi med faste Kunder, ønskes afstaaet underhaanden. Til Overtagelse af et kurant Varelager etc. er ca. 5000 Kr. nødvendige, og vil særlig en Mand, som har Bekendtskabskreds mellem Skibsførere, Styrmand o. l. her have Udsigt til en lønnende Virksomhed. Billet mrk.: „Herreekviperings“ bedes tilsendt P. Andersens Ann. Ekspedition, Østergade 12, 2. Sal.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,

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

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Det betaler sig for
Enhver

at proviantere hos

J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.

Kjøbenhavn.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Reparation
tioner af Jærn- og Træskibe.

Babeok & Wilcox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation
tioner af Jærn- og Træskibe.

Wald. Petersen's

Kjøddudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa

Skibe og Maskiner

hurtigt og solidt.

Største Forretning
i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.

Kularte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Skibs-
Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

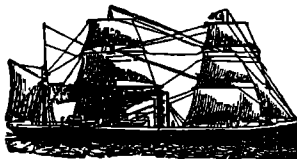
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Malervareforretning.

Telefon 165.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste

Motorfabrikker.

600 anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 13. Februar 1902. — Fordeling af Bjærgeløn. — Vægtgarantien i tyske Østersøhavne. — Frihavnsregulativet i Kjøbenhavn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Setaerende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages

St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.

adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 8.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Februar 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr

Kompas justeres.

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 Udlørelse af Stævne, Rør
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

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

Havne- og Kystarbejder.
Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.
Tømremester C. Dirchsen.
Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



Babcock & Wilcox
Land-
Marine | og Rørkedler
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Diccotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.



KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

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



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ogte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og pryget selve Om-
slagspapiret.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
Vej kan skølnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smartfect
å 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smartfect
å 68 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinøkvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telef. 863.

Telef. 863.

Læge H. C. Lund.
Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 20. Februar 1902.

Finansminister C. Hage har d. 14. ds. i Folkethinget fremsat Forslag til Lov om Ændringer i Toldloven. Forslaget gaar ud paa, at Skibe, Baade og Fartøjer af alle Slags fortoldes med $1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien, og at Toldbestyrelsen bemyndiges til ved Nybygninger af indenlandske Skibe, Baade og Fartøjer at tilstaa Godtgørelse af det Beløb, hvormed Tolden for de dertil anvendte fortoldede Materialer overstiger den for fremmede Skibe, Baade og Fartøjer fastsatte Indførselstold samt at indrømme Tilbagebetaling af erlagt Told eller Afskrivning i Kredit- og Transitoplæg af Materialer og Genstande, der anvendes til Reparation af Skibe, Baade og Fartøjer med tilhørende Inventar, enten disse er fremmede eller indenlandske, og at give Afskrivning i Kreditoplæg for Sejdug, syet i Sejl til Skibsbrug, ogsaa til indenlandske Skibe og Baade i indenrigsk Fart. Motiverne til dette Lovforslag lyder saaledes:

At den nuværende Told paa Skibe hviler paa Skibsfarten som en tung og ubillig Byrde, er ofte blevet stærkt fremhævet, og det maa erkendes, at Kravet om dens Afskaffelse er fuldt begrundet. Hensyn til Statskassens Tarv gør det dog i Øjeblikket betænkeligt helt at ophæve denne Toldafgift, og nærværende Lovforslag indskrænker sig derfor til at foreslaa Afgiften nedsat til $1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien.

Indførselstolden af Skibe har i Aarene 1897—1901 indbragt:

2 pCt. af Værdien:	3 pCt. af Værdien:
Skibe af Fyrretræ (paa mindst 100 Reg.-Tons).	Andre Skibe.
1897..... 153 Kr.	170,201 Kr.
1898..... 59 —	420,136 —
1899..... 7 —	353,175 —
1900..... 1,520 —	148,312 —
1901..... „ —	115,488 —
Ialt... 1,739 Kr.	Ialt 1,207,312 Kr.
eller gennemsnitlig c. 348 Kr. aarlig	c. 241,460 Kr. aarlig
$1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien	
vilde have indbragt. 261 — —	120,730 — —
Forskæl 87 Kr.	120,730 Kr.

Under Forudsætning af, at Indførslen af Skibe skulde vedblive at være lige saa betydelig som i de nærmest forud gaende 5 Aar, vilde den foreslaaede Toldnedsættelse altsaa medføre en Indtægtsnedgang for Statskassen af c. 120,800 Kr. aarlig. Men det bør dog fremhæves, at Indførslen af Skibe maa antages at have haft et usædvanlig stort Omfang i de nævnte 5 Aar. For Femaaret 1892—96 udviser saaledes Indførselstolden et Gennemsnit af kun c. 117,800 Kr. aarlig. Naar Tiaaret 1892—1901 lægges til Grund for Beregningen, vil altsaa den gennemsnitlige Indførselstold være at opgøre til c. 180,000 Kr., og Tabet for Statskassen bliver at ansætte til c. 90,000 Kr.

Toldlovens § 27 hjemler Adgang til Toldgodtgørelse for Materialer, der anvendes til Bygning her i Landet af Skibe for fremmed Regning. Derimod savnes der Hjemmel til at yde en lignende Godtgørelse for Skibe, der bygges for indenlandsk Regning. Til Gengæld er Skibsbyggerierne beskyttede ved Indførselstolden paa Skibe. Men medens denne Indførselstold er 3 pCt. (for en ringe Del 2 pCt.) af Værdien, — hvilket ogsaa skønnes omtrent at svare til Tolden af Materialerne ved Bygning af Træskibe, — maa derimod Tolden af Materialerne ved Bygning af Jærn- og Staaalskibe, som nu til Dags er af langt overvejende Betydning, antages at gaa op til c. 6 pCt. af Skibets Værdi. De danske Skibsbyggerier er følgelig højst ugunstig stillede ved Bygningen af danske Skibe, og deres Stilling overfor Udlandets Konkurrence vil blive endnu ugunstigere, naar Indførselstolden paa Skibe nedsættes til $1\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien. Der er derfor den stærkeste Grund til at stille de indenlandske Skibsbyggerier simpelt hen paa lige Fod med deres udenlandske Konkurrenter derved, at der tilstaaes Godtgørelse af det Beløb, hvormed

Tolden af de anvendte Materialer overstiger Indførselstolden af Skibe.

Endnu uheldigere stiller Forholdet sig ved Reparation af danske Skibe. Heller ikke her er der Hjemmel for at tilstaa Toldgodtgørelse, og Skibsbyggerierne har ingen Toldbeskyttelse som Modvægt. Derimod tilstaaes der Toldgodtgørelse ved Reparation af fremmede Skibe, hvilke altsaa bliver langt fordelagtigere stillede end vore egne Skibe, der tvinges bort til udenlandske Værfter for at reparere. Der er paatrængende Grund til at raade Bod paa disse Ubilligheder ved at indrømme Tilbagebetaling af Tolden af de Materialer, der anvendes ved Reparation af indenlandske Skibe, heri indbefattet Istandsættelse og Fornyelse af Skibsinventaret.

Ved Udregningen af Godtgørelserne vil der blive taget Hensyn til Svindet ved Materialernes Tildannelse og Forarbejdning.

Bestemmelsen om Afskrivning i Kreditoplægget for Sejdug, som er syet i Sejl, er optagen for at forhindre, at der i Praksis opstaar Tvivl om, hvor vidt Sejl kan henføres til Genstande, der anvendes til Reparation af Skibe.

Det Beløb, Statskassen herefter vil komme til at udrede mere i aarlig Toldgodtgørelse eller som Tilbagebetaling af erlagt Told, kan ikke angives med Nøjagtighed, men vil formentlig kunne anslaaes til c. 140,000 Kr.

Værdien af de paa indenlandske Værfter i Aarene 1896—1900 byggede danske Skibe udgør:

Sejlskibe (heraf en Del Jærnskibe).	Dampskibe (formentlig alle Jærnskibe).
1896..... 429,000 Kr.	15,000 Kr.
1897.... 453,000 —	3,800,000 —
1898..... 770,000 —	2,800,000 —
1899..... 986,000 —	2,200,000 —
1900..... 761,000 —	1,150,000 —
Ialt. 3,399,000 Kr.	Ialt... 9,965,000 Kr.
gennemsnitlig c. 680,000 Kr.	c.... 1,993,000 Kr. aarlig.

Af Sejlskibene var efter Tonnage c. 17 pCt., efter Værdi formentlig c. 25 pCt. byggede af Jærn. Da Tolden af Materialerne kan anslaaes til 3 pCt. af Værdien for Træskibe, medens den for de øvrige Skibe antages at være 6 pCt. af Værdien, bliver den samlede Toldgodtgørelse for anvendte Materialer ved Nybygninger c. 145,000 Kr.; heri fragaar $1\frac{1}{2}$ pCt. af Skibenes Værdi, c. 40,000 Kr. Toldgodtgørelserne ved Reparationer kan formentlig ansættes til omtrent en Fjerdedel af Toldgodtgørelsen ved Nybygninger, eller c. 36,000 Kr. Det Tab for Statskassen, der herefter fremkommer, bliver altsaa c. 140,000 Kr.

Dette Lovforslag betegner Indrømmelsen af et Krav, der fra den danske Skibsfarts Side er fremsat gennem en lang Række af Aar. Allerede under Forhandlingerne i Rigsdagen om en ny Toldlov i Begyndelsen af Halvfemserne var der i alle Partier Stemning for helt at ophæve Tolden paa Skibe og at godtgøre Skibsværfterne Tolden af Materialer, der var benyttede til Bygning og Reparation af Skibe. Men Forhandlingerne om Toldloven blev resultatløse og Skibsfarten fik ikke sine Ønsker opfyldte. I 1895 nedsatte Regeringen en Kommission til at udarbejde en ny Toldlov, og til denne Kommission indgav Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Foreningen til Søfartens Fremme Andragender, i hvilke Skibsfartens Krav fremstilledes og udførligt begrundedes. I Kommissionens i Slutningen af 1896 afgivne Betænkning foreslog den enstemmigt at hæve Tolden paa Skibe og at yde Toldgodtgørelse for de til Bygning og Reparation anvendte Materialer, saaledes at der ved Nybygninger skulde tilstaaes en Godtgørelse efter en af Toldbestyrelsen nærmere fastsat Gennemsnitsprocent af Skibets Salgs-værdi. Men de Forslag, der derefter forelagdes Rigsdagen, klarede ikke de politiske Skær, og Resultatet blev det mistrøstende, at Toldlovens Revision atter blev skubbet ud i en uvis Fremtid. Fra Skibsfartens Side tabtes Sagen dog ikke af Syne. Paa Sejlskibsrederi-

Foreningens Generalforsamlinger rejstes stedse med Styrke Kravet om en Reform, og i Efteraaret 1900 rettede Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en meget indtrængende Anmodning til Regering og Rigsdag om Ophævelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer, og dette førte til det lovende Resultat, at Folkethingets Finansudvalg i sin Betænkning over Andragendet enstemmigt anerkendte Berettigelsen af Repræsentationens Ønsker. Lidt senere i afvigte Rigsdags-samling var Sagen nær bleven forkludret, idet den daværende Regering paa Grundlag af en noget ubetimelig Henvendelse fra Skibsværfterne og nogle af Dampskibsrederierne forelagde et Forslag om Toldgodtgørelse for Materialer, der anvendes til Nybygninger og Reparationer, men som ikke ophævede Tolden paa færdige Skibe. Det var uden Tvivl en Lykke, at dette Forslag, der ingenlunde tilfredsstillende Rederierne, og som let for lange Tider kunde have hindret Ophævelsen af Skibstolden, ikke gennemførtes.

Dette er i store Træk denne Sags Forhistorie. Som Sagerne stod ved indeværende Rigsdagssamlings Begyndelse, maatte man sætte sin Forhaabning til en partiel Toldreform, der imødekom Skibsfartens Ønsker, thi om en almindelig Toldrevision er der foreløbig ikke Tale. Det er os bekendt, at der underhaanden fra Skibsfartens Fællesrepræsentation er rettet Henvendelse til den ny Regering om denne Sag, og naturligvis nærde man det Haab, at Finansminister Hage, der som Folke-thingmand havde vist Skibsfarten saa megen Interesse, vilde søge denne Reform gennemført, til Trods for Statskassens sørgelige Tilstand.

Dette Haab er ikke bleven skuffet, idet det foreliggende Forslag er et Vidnesbyrd om Finansministerens og Regeringens gode Vilje til at imødekomme Skibsfarten. Det stiller Skibsværfterne paa lige Fod med deres Konkurrenter i Udlandet og opfylder altsaa her det Ønske, der stedse har været fremsat. Naturligvis vilde det været bedre, om Tolden paa færdige Skibe var foreslaaet helt ophævet i Stedet for halveret; men vi antager, at Skridtet vil blive gjort helt ud, saa snart Hensynet til Statskassen tillader det; Forslaget betegner jo selv Kravet om Skibstoldens Afskaffelse som „fuldt begrundet“ og anser det kun „i Øjeblikket“ som betænkeligt at gaa til den. Kan denne Betænkelighed ikke overvindes nu, vil den forhaabentlig kunne det i en ikke fjern Fremtid.

Vi kan ikke tænke os andet, end at det forelagte Lovforslag vil blive gennemført i denne Rigsdagssamling. Det vil være et Skridt i den rigtige Retning.

Folkethingets Udvalg om Skattelovene har nu afgivet Betænkning, og det glæder os at kunne konstatere, at de fra Skibsfartens Side i Anledning af Lovfor-slagenes Fremkomst foretagne Skridt har sat tydelige Spor i Betænkningen. Blandt dennes Bilag findes aftrykt det af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i Januar til Regering og Rigsdag indgivne Andragende om i Skattelovene at tage Hensyn til den Særstilling, som Skibsfartens Aktieselskaber indtager, og de her fremsatte Ønsker er foreslaaet imødekomne, dels af forskellige Mindretal, dels af hele Udvalget eller dets Flertal. Et Mindretal, bestaaende af Etatsraad N. Andersen (Højre) og Fabrikejer Alfr. Benzou (Venstre-reformpartiet) foreslaar, at Aktieselskaber helt fritages for Skat til Staten. Det hele Udvalg foreslaar med Hensyn til Aktieselskabers Skat til Kommunen, at naar det godtgøres, at en vis Del af Bruttoindtægten hidrører fra Virksomhed i Udlandet, bortfalder Skattepligten for en forholdsvis tilsvarende Del af Nettoindtægten; (i det oprindelige Forslag fastsattes, at naar mindst Halvdelen af Bruttoindtægten er fortjent i Udlandet, bortfalder Skattepligten for Halvdelen af Nettoindtægten). Et Flertal foreslaar Bestemmelsen om, at Aktieselskaber i Kommuneskat kan

paalægges indtil 3 pCt. aarlig af deres Nettoindtægt, ændret derhen, at der kan paalægges dem vedkommende Kommunes Skatteprocent, dog ikke over 3 pCt. aarlig af Nettoindtægten. Kaptajn Bluhme (Venstre-reformpartiet) foreslaar, at Søfartsselskaber undtages fra Skat til Kommunen, subsidiært at Søfartsselskaber, hvis Skibe farer paa udenlandske Havne uden at anløbe Hjemstedet eller kun undtagelsesvis anløber dansk Havn, undtages fra Skat til Kommunen. Endelig foreslaar Etatsraad N. Andersen, at her i Landet hjemmehørende Aktieselskaber, hvis Erhverv udelukkende bestaar i Skibsfart, ikke skal svare Kommuneskat.

De ovennævnte, af Udvalget eller dets Flertal fremsatte Forslag vil jo uden Tvivl blive vedtagne, og der er ved dem taget Hensyn til nogle af de fra Skibsfartens Side fremsatte Krav. Vi haaber dog sikkert, at man under de fortsatte Forhandlinger i Rigsdagen maa komme til en Ordning, der helt fritager Aktieselskaber for Skat til Staten, og vi støtter denne Forhaabning dels paa Finansministerens velvillige Stilling til en saadan Ordning, hvilken noksom fremgik af hans Udtalelser ved Lovfor-slagenes første Behandling, dels paa, at der nu er stillet Forslag i denne Retning af Repræsentanter for to af Partierne, og endelig paa en i Regeringens officielle Blad „Berlingske Tidende“ d. 4. ds fremkommen Redaktions-artikel, hvori det ved Omtalen af Lovforslaget om Indkomst- og Formueskat til Staten bl. a. hedder:

„Ganske særlig haardt vil denne Lov falde paa alle Aktieejere. Her bliver der jo i Virkeligheden Tale om en 6-dobbelt Beskatning af Aktier, en Skat, der ser noget mærkelig ud, dels fordi Aktieselskaber væsentlig set kun er en Form for den paa Landet med Rette saa højt vurderede Andelstanke, dels fordi en saa overordentlig Dobbeltbeskatning formentlig ikke ret vel vil kunne bringes i Overensstemmelse med, hvad der strengt taget synes at være retfærdigt.“

I den nylig udkomne Aarsberetning fra The British Steamship Owners Association findes følgende Udtalelse om den ofte paapegede Betydning af, at Dampere, der lossere Trælaster i London, faar Lasten talt ved Losningen:

„Særlig i Trælasthanhandelen forekommer det ofte, at Købmændene tilbageholder noget af Fragten, idet de paa-staar, at der er leveret for lidt Ladning, og dette er særlig Tilfældet, naar Tællingen er foretaget nogen Tid efter, at Damperen har forladt Havnen. I visse Udhavne og i Surrey Commercial Docks i London, hvor Dokkompagniet foretager Tællingen, og hvor denne finder Sted Uger og i mange Tilfælde Maaneder efter, at Damperen er afgaaet, viser Tællingen næsten altid et mindre Kvantum end det paa Konnossementet opførte. Den eneste Foranstaltning, Skibsrederen kan tage herimod, er at lade Tællingen foretage ved Skibets Losning og fordre denne Tælling anerkendt fremfor en Tælling, foretaget Uger efter at Lasten var under Rederens Opsyn, og hvor den i mange Tilfælde er losset paa den aabne Kaj og blandet sammen med andre Skibes Ladninger. I alle Tilfælde, hvor Rederen kan henvise til en saadan paalidelig Tælling ved Losningen, vil Foreningen støtte ham overfor Fordringer paa Grund af manglende Last, fremsatte i Henhold til Dokkompagniets Opgivender. Foreningen har i det forløbne Aar behandlet en Del Sager af denne Art, og deres Udfald har næsten altid været tilfredsstillende. Men i Tilfælde, hvor Rederen forsømmer at faa en saadan Tælling foretaget, er de som Regel ganske afhængige af Købmændene, og disses Paastand om manglende Last er da overordentlig vanskelig og ofte umulig at gendrive.“

At en stor Damper indtager Bunkerkul ved Tynen og afgaar i Ballast til Kanada, for at indtage en Ladning Kul til Sverrig, betegner sikkert, skriver Sh. Gaz., Toppunktet af den amerikanske Konkurrence i Kulhandelen. Dette Tilfælde er virkelig indtruffet. Ved Tynen indtager for Tiden Dampskibet „Oscar Frederik“ Bunkerkul, hvorefter det skal afgaa til Louisburg, Cape Breton, for der at laste c. 7,000 Tons Kanada-Kul til Gøteborg. Et Søsterskib, „Dronning Sophia“, tilhørende samme Rederi, losses for Tiden en Ladning af samme Slags Kul i Gøteborg, og det siges at flere Ladninger følger efter. Disse Forhold betegner en alvorlig Konkurrence for Nordenglands Kuleeksportører, der hidtil har behersket det svenske Marked. Den bekendte engelske Skibsbygger, Sir Christopher Furness, fik under sin nylig afsluttede Rejse i Amerika et stærkt Indtryk af Cape Bretons Kulrigdomme og udtalte, at de kanadiske Kulproducenter, hvis Kullejer ligger lige ved Kysten og hvorfra Afstanden til Evropa er c. 1,000 Mil kortere end fra De forenede Stater, er særlig begunstigede i Konkurrencen paa det europæiske Marked. At han talte med Kendskab til Sagen, er nu godtgjort.

Om Stuvningsforholdene i Sundsvall tilskriver det derværende Firma C. G. Wickberg & Sønner os d. 11. ds.:

Idet vi henviser til vort Cirkulære af November f. A., der tilsendtes Dampskibsrederierne i Ind- og Udland, konstaterer vi nu, at de i dette af os forudsagte Forandringer til det bedre i Stuvningsforholdene i Sundsvall er indtrufne. Stuvningen af Dampskibe har i de senere Aar været helt i et enkelt Firmas Hænder, og dette har holdt Priser, der ikke stod i noget rimeligt Forhold til de slette Konjunkturer i Fragtmarkedet. Dette foranledigede os, der selv driver Skibsrederi, til for Bestyrelsen af Firmaet „Union“ at fremstille Nødvendigheden af snarest at faa disse Forhold bedre ordnede, for at ikke vor Havn skulde lide under Bibeholdelsen af det gamle System. De ledende Mænd i Selskabet tog Sagen under alvorlig Overvejelse og efter at den hidtil gældende Tarif, om hvilken der var sluttet Overenskomst med Arbejderforeningen, var opsagt, kunde vi som sagt allerede i Efteraaret meddele den foretagne Prisreduktion. I Vinterens Løb er dannet et konkurrerende Firma med en Tarif, der ikke afviger væsentlig fra „Unions“, men vi fraraader dog d'Hrr. Redere at afslutte nogensomhelst Stuvningskontrakt for den kommende Saison, thi ved den nu opstaaede Konkurrence er den Chance ikke udelukket, at Priserne kan blive endnu lavere end de, der nu forlanges. Vi staar stedse til Tjenneste med Oplysninger, der maatte ønskes.

Om Rønne Havn har vi fremdeles modtaget følgende:

Som Svar paa Skibsfører H. Rasmussens Skrivelse i „Dansk Søfartstidende“ af 13. Februar d. A. skal jeg tillade mig at bemærke følgende:

Galease „Adele“ af Marstal, hvilket er nævnte Førers Skib, fik her en ny Køl, og et saadant Arbejde er alle Steder kostbart ved Vintertid. Skibet fik 2 Flaader d. 11. December f. A. og benyttede samme til 11. Januar d. A. I den Tid, 25 Arbejdsdage, maatte man kun stoppe eller begynde Arbejdet ved Middag for Uvejr 4 Dage, hvilket efter Havnetaksten betales for fuld Dag med 4 Kr. pr. Dag. Gangspillet, 80 Øre pr. Dag, kunde paa den Aarstid spares flere Dage ved at sejse Gieløberen; Begkoning er 20 Øre pr. Dag.

Havnepenge under Havari betales ikke her.

Skibsfører H. Rasmussen har ikke betalt Leje af Flaade 1 eller 2 Timer nogen Dag, og har ovennævnte

kun betalt c. 250 Kr. i Arbejdsløn her, maa det være meget billigt.

For Rønne Havns Vedkommende skal jeg til Sammenligning oplyse, at jeg har, med min forhen førte Skonnert, 132 Reg.-Tons, i Kjøbenhavn under en Kølhaling betalt som følger: Flaader Kr. 5, Gier, Blokke og Spil Kr. 7½ daglig, 1 Tømmermand med Kr. 5 à 5½ pr. Dag.

Jeg mener derfor, at Havnen kan beholde sit gamle Renommé i den Henseende og tegner

Ærbødigst

L. Henriksen,
Havnefoged.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe meddeler os, at de af Afdelingen i Aalborg, Svendborg og Horsens valgte Mæglerfirmaer er d'Hrr. Søborg & Benthin, Aalborg, Christensen & Co., Svendborg, og Hr. Wilh. Chr. Bech, Horsens.

Vi henleder gentagende Opmærksomheden paa, at Cirkulæret om Vægtgarantiens Afskaffelse i Østersøhavnene henligger til Underskrift hos samtlige Kredsformænd i Dansk Sejlskibsrederi-Forening og i dens Afdeling for mindre Skibe.

Vi har modtaget følgende:

Igennem den ærede Søfartstidende har vi erfaret, at det paa Mødet i Marstal er vedtaget at indsætte Mæglere paa tre Pladser. Vi tillader os at spørge, hvorfor der skal forsøges paa tre Pladser; var det ikke lige saa rigtigt at gøre Forsøg med at indsætte over hele Danmark paa en Gang. Vi indser ikke, at der er noget tabt, om det viser sig, at det ikke kan gaa. Vi tror, at de fleste Mæglere ønsker at blive indsat, da de saa fuldt ud kan arbejde for Skibene og ikke som nu maa bære Kappen paa begge Skuldre.

Med Tak for Optagelsen forbliver vi Deres ærbødige
Flere Skippere.

Bandholm, d. 15. Februar 1902.

Vi er ikke i Stand til at give andet Svar, end at man paa Mødet i Marstal efter en indgaaende Diskussion, der ikke ønskedes refereret, fandt det rettest foreløbig kun at antage fast Mægler paa tre Pladser. Formentlig vil Sagen blive bragt frem paany paa Mødet næste Aar.

Emdens Havn i Hannover, nær ved Emsflodens Udløb i Nordsøen, er bleven udvidet til en Søhavn, der kan benyttes af de største Skibe. Den indre Havn, der kan optage Skibe med godt 6 m. Dybgaende, er gjort meget større og undergaaet gennemgribende Forbedringer. Den ny ydre Havn har en Dybde, der tillader Skibe med indtil 8,2 m. Dybgaende stedse at benytte den. Munden af Floden bliver fra Emden og søværts uddybet indtil 10 m. Den ydre Havn og Munden af Floden er altid tilgængelige om Vinteren. Først nævnte er forsynet med en lang Kaj, udmærkede og store Pakhuse, elektriske Krananlæg, Havnebane og alle øvrige Bekvemmeligheder, der fordres i en stor Havn. Der er her indrettet et Frihavnsomraade, der aabnedes i August 1901; det betragtes med Hensyn til Fortoldning som Udland, saa at Ind- og Udladning samt Varernes Lagring og Behandling i det væsentlige er fri for Toldopsyn.

Til Besigtigelsesmand for Dampskibe i Kjøbenhavns Havn har Sø- og Handelsretten valgt den hidtidige Fører af Tankdamperen „Christine“, Kaptajn J. P. Larsen. Til Pladsen havde meldt sig et stort Antal Ansøgere.

De forenede Staters „Commissioner of Navigation“ har, ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet, afgivet følgende Beretning om de i Staterne i sidste Halvaar af 1901 byggede Skibe:

I de sidste 6 Maaneder af 1901 er der i De forenede Stater bleven bygget og officielt nummereret af „Bureau of Navigation“ 717 riggede Skibe paa tilsammen 154,073 Brutto-Tons mod 568 riggede Skibe paa tilsammen 179,229 Brutto-Tons i de tilsvarende 6 Maaneder af 1900. Kanalbaade og Pramme uden Rigning er ikke medregnede.

Størstedelen af Nedgangen falder paa Værfterne ved Atlanterhavets Kyst og skyldes Arbejdet paa flere store Oceandampere, som vil blive færdige i Løbet af de kommende 6 Maaneder. 38 Skibe paa over 1,000 Tons og med en samlet Tonnage af 103,832 Tons er indbefattede i Halvaarsstatistiken. Af disse er 14 Staal-dampere paa tilsammen 52,310 Tons byggede paa de store Søer; deraf er 4 bestemte for Langfart, nemlig to Banandampere „Watson“ og „Buchman“, hver paa 1,820 Tons, „Hugoma“ paa 2,182 Tons og „Minnetonka“ paa 5,270 Tons; sidst nævnte vil blive delt i to Dele for at kunne passere Kanalerne.

Ved Havkysten er der bygget 15 Træskonnerter paa tilsammen 24,864 Tons, 5 Staal-dampere til Kystfarten og en Staal-færge paa tilsammen 20,964 Tons.

St. Petersborgs Betydning som Søhavn synes at være i Aftagende, skriver et anset russisk Blad, til Trods for dens gunstige Beliggenhed ved Munden af Neva og ved Endepunktet af et Jærnbaneanet, gennem hvilket Korntilførslerne fra Volga—Kowa Distriktet kommer. Knap 15 pCt. af hele Ruslands Udenrigshandel gaar nu over St. Petersborg, medens dette i Halvtredserne var Tilfældet med 50 pCt. og i Tredserne med 30 pCt. Libau, Riga og Reval har i nogen Tid været farlige Rivaler for St. Petersborg; i de tre først nævnte Havne behøver et Skib højst 7 Liggedage, medens det i St. Petersborg har 10 Liggedage. I hine Havne er der fremdeles Overflødighed af Pakhusplads, medens i St. Petersborg Varer som Uld, Træløst, Maskiner, Kemikalier m. v. ofte maa henligge i fri Luft. Af samtlige de Skibe, der er bestemte til den finske Bugt, gaar kun c. 35 pCt. op til St. Petersborg; de øvrige 65 pCt. gaar ind til Kronstadt og losses der. Udgiften og Ubequemmelighederne ved denne Omladning og den Omstændighed, at St. Petersborg kun er aaben for Navigationen 209 Dage om Aaret, medens Reval, Riga og Østersøhavne har hver 310 Dage, forklarer Nedgangen i St. Petersborgs Søbhandel.

En Kapsejlsads mellem Sejlskibe fra San Francisco til Storbritannien, i hvilken seks britiske og et amerikansk Skib deltog, har, ifølge „Fairplay“, nylig givet det Resultat, at Skibet Glenesslin af Liverpool sejrede, idet det er ankommet til Queenstown efter 121 Dages Rejse. I San Francisco er der indgaaet Væddemaal om betydelige Summer om Resultatet af Sejlsadsen. Fire af Skibene afgik fra San Francisco d. 27. September og de tre andre Morgenen efter. Efter at have været i Søen i 40 Dage præjede Glenesslin et af de andre Skibe, Foyle-dale, og disse to Skibe fulgtes ad en hel Dag med alle Sejl til; d. 8. November passerede Glenesslin Foyle-dale og saa det ikke senere.

Paa et i disse Dage afholdt Møde i Christiania er under Navn af Sømandsforeningernes Fællesforening dannet en fælles Organisation for samtlige norske Sømands- og Skibsførereforeninger. Den har til Formaal at fremme og styrke Samarbejdet mellem disse Foreninger og at være deres fælles Organ, navnlig ved overfor Regering og andre offentlige Myndigheder at fremføre Standens Krav og Ønsker, udtale sig om Lovforslag og andre Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten og Sømandsstanden, og i det hele varetage disses almene Interesser.

Forsøgene ved Cuxhafen med den traadløse Telegraf har givet udmærkede Resultater. Hamburg-Amerika Linjen har ved Elbmunden oprettet en Station, hvorfra man har opnaaet at faa Forbindelse med Blaavandshuk Fyrtaarn, hvor en Station for traadløs Telegrafering som bekendt er installeret. Fra denne er et Telegram sendt til Stationen ved Cuxhafen og er der blevet fuldstændig forstaaet. Afstanden er c. 29 danske Mil.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 34/1900, afsagt d. 12. Februar 1902. Det forenede Dampskibsselskab mod Vilh. Petersen & Co.

Det indstævnte Firma, Vilh. Petersen & Co., havde af et Firma Walden & Benham i New York købt et Parti Hvede paa 500 Quarters, cif her, at afskibe i December Maaned 1898 og at betale mod Udløvelse af Konnossement gennem en Bank i London, hos hvilken Firmaet gennem en Bank her foranstaltede Rembours aabnet, idet Firmaet samtidig indtrængende vil have anmodet Banken om at paase, at der kun blev honoreret rent Konnossement: December Afskibning pr. Damp „Hekla“.

Det nævnte Parti afskibedes med „Hekla“ d. 6. Januar 1899. Af Det forenede Dampskibsselskabs Agenter i New York var der under 31. Decbr. 1898 udfærdiget et Dokument i 2 Eksemplarer, af hvilke det ene af Walden & Benham sendtes til England og indløstes af den omtalte Bank i London, hvorefter det senere blev indfriet af Vilh. Petersen & Co. her, der dog samtidig til Banken her udtalte, at Firmaet ikke var pligtig at indfri det, da Banken i London havde begaaet en Fejl ved at indløse det.

Det omtalte Dokument bestod af en udfyldt trykt Blanket af almindelig Konnossementsform og med de sædvanlige Konnossements-Klausuler, ligesom det forskellige Steder var betegnet som Konnossement (bill of lading). Første Stykke af Dokumentet lød imidlertid saaledes: „Received in good order from Walden & Benham to be transported by the good steamship Hekla now bound to the port of New York and bound for Copenhagen — or in and upon the following steamer of the line 3978 bushels Manitoba wheat and to be delivered at Copenhagen — unto order paying freight at the rate of 4 shill. 6 d. pr. 480 lbs.“ (Modtaget i god Orden fra Walden & Benham for at transporteres af det gode Dampskib Hekla, der nu er bestemt til New York og derfra skal afgaa til Kjøbenhavn — eller i og med den følgende af Selskabets Dampere 3,978 bushels Manitoba Hvede at aflevere i Kjøbenhavn — til Ordre mod Betaling af Fragt af 4 shill. 6 d. pr. 480 lbs).

Da „Hekla“ ankom hertil, modtog det indstævnte Firma Partiet, men betalte af Fragten 2,039 Kr. 56 Ø.

kun 1,500 Kr., idet det tilbageholdt 539 Kr. 56 Ø. som Godtgørelse for Tab og Udgifter ved at Hvedepartiet ikke var blevet afskibet i Decbr. 1898. Dampskibsselskabet anlagde Sag og paastod sig tilkendt det nævnte Beløb.

Det indstævnte Firma havde først under Sagen hævdet, at Selskabets Agenter havde været vidende om, da Dokumentet udstedtes, at Afladeren ønskede det dateret d. 31. Decbr., skønt Hveden først afskibedes i Januar, men havde overfor Sagsøgernes absolute Benægtelse frafaldet denne Paastand.

Indstævnte gjorde imidlertid gældende, at Selskabet alligevel maatte bære Ansvaret for det dem forvoldte Tab og fremhævede i den Henseende, at Dokumentet var et Konnossement og at det i Sølovens § 133 udtrykkelig er forbudt at udstede Konnossement for Gods, som endnu ej er indladet, at Indladningen faktisk ej var begyndt, og at man ikke kunde fri sig for Ansvar ved at rette Ordene „now laying in New York“ til „now bound to New York“, idet de burde have været klare over, at de derved medvirkede til, at Modtageren af saadanne Dokumenter blev skuffede.

Retten kom til det Resultat, at det indstævnte Firma maatte dømmes til at betale det paastævnte Beløb med Renter og Omkostninger. Ganske bortset fra, hvilke Virkninger det i de enkelte Tilfælde i forskellige Retninger maatte faa, at der udstedtes egentlige Konnossementer for ikke endnu indladede Varer, og idet det bemærkes, at det ikke er paabudt, at der overhovedet skal udstedes Konnossementer for Varer, der aflades, maa Retten nemlig være af den Mening, at det foreliggende Dokument i al Fald ikke kan siges at være eller at have udgivet sig for at være noget egentligt Konnossement, da dets indledende Hovedbestemmelse — næst kun at udtale, at Varer var modtagne for at afskibes — netop udtrykkelig anførte baade at det Skib, hvormed de tilsigtedes afskibede, slet ikke endnu var ankommet, saa at Dateringen ikke kunde betyde Afskibningsdatoen, og at Dampskibslinjen skulde være berettiget til først at befordre Varerne med det følgende Ruteskib, og det kan ikke medføre nogen Forandring deri, at Dokumentet i det efterfølgende havde som Rest fra de egentlige Konnossementer beholdt dels disses Betegnelse, dels forskellige af deres sædvanlige Klausuler. Der findes dernæst ikke fra Sagsøgernes Side at være foretaget noget, hvorved de burde forudse, at indstævnte let vilde blive skuffede, men det findes tværtimod at maatte falde disse til Last, at de er gaaet ud fra, at det indløste Dokument var et egentligt Konnossement og at de derved maatte have lidt Tab.

Det indstævnte Firma dømtes til at betale de nævnte 539 Kr. 56 Øre med Rente og 200 Kr. i Omkostninger.

Dom i S. S. No. ^{28/}1900, afsagt d. 12. Febr. 1902. Aktieselskabet Kelsall Brothers & Beeching i Hull mod C. K. Hansen for Dampskibet Carl Rahtkens Rederi.

Da den i Middlesborough hjemmehørende Damper Carl Rahtkens i Marts 1900 ankom til Aarhus, paabegyndte Firmaet Kelsall Brothers & Beeching en Arrestforretning paa Grund af en dem formentlig tilkommende Bjærgeløn, men nævnte Forretning standsedes, da Firmaet C. K. Hansen her forpligtede sig til at betale, hvad der ved Retssag maatte blive paalagt Carl Rahtkens at betale. Under den derefter ved Sø- og Handelsretten anlagte Sag paastod det engelske Firma sig tilkendt en Bjærgeløn af 25,000 Kr. med Rente samt Omkostningerne ved den paabegyndte Arrestforretning, 254 Kr. 39 Øre, medens C. K. Hansen paa Carl Rahtkens Vegne benægtede at der forelaa noget egentlig Bjærgningstilfælde og forlangte Beløbet betydelig nedsat.

Carl Rahtkens, der forlod Sortehavet i Jan. 1900, havde ved Ankomsten til Aarhus en Værdi af c. 70,000 Kr., medens Ladning og Fragt havde en Værdi af c.

200,000 Kr. I Nordsøen havde det haardt Vejr og fik Rorkvadranten ødelagt. Den 17. Februar tog Skibet Grunden ved Horns Rev, men kom kort efter flot igen. Den 18. Februar blev Agterstyreapparatet skyllet bort, hvorfor Maskinen blev stoppet, Rattet surret fast og Skibet bragt til Ankers, hvor det blev liggende hele den 18., 19. og 20. — Dampskibet Martin, tilhørende det ovennævnte Firma Kelsall Brothers & Beeching, der er et stort Fiskeriselskab, og som var ansat til en Værdi af c. 144,000 Kr., havde den 12. Februar forladt London for at opsøge Selskabets Fiskeflaade og bringe Udbyttet i Land. Den 20. Februar Kl. 9 Form. kom Martin i Nærheden af Carl Rahtkens, hvorefter der blev truffet Aftale om, at Martin skulde forsøge enten at hjælpe til at styre Rahtkens eller at bugsere den. Fra Martins Besætning hævdedes det, at Rahtkens baade den 19. og 20. havde haft Nødfalg oppe, og at dette først blev taget ned, da der var opnaaet Forbindelse mellem Skibene, hvilket imidlertid benægtedes af Rahtkens Kaptajn. To 3½" Staalrosser fra Martin bragtes over til Rahtkens og sattes fast paa Rahtkens Bagbords og Styrbords Laaring, hvorfra de førtes til Martins Bagbords og Styrbords Boug. Rahtkens hev sit Anker og satte Maskinen i Gang og søgte at komme paa en nordlig Kurs, hvilket imidlertid trods store Anstrengelser fra Martins Side ikke lykkedes; begge Staalrosser sprængtes og Rahtkens drev sidelæns nordefter; det aftaltes, at Martin skulde holde sig i Nærheden Natten over. I Løbet af Natten bedagedes Vejrfoldene og den 21. om Morgenen forsøgte Martin at bugsere Rahtkens, men Trossen sprang temmelig hurtig, og Martins Kaptajn gik da om Bord i Rahtkens for at træffe nærmere Aftale. Her om Bord havde man imidlertid nu, da Vejret var roligere, begyndt at gøre Styreapparatet i Stand, og omtrent ved Middagstid, da Reparationen var færdig, satte man Maskinen i Gang og styrede nordefter. Martin fulgte stadig efter, efter Sigende ifølge Opfordring fra Rahtkens Kaptajn, hvad denne dog har benægtet. Om Aftenen indkom Skibene til Hesnæs Havn, hvor de laa om Natten; den næste Dag gik Carl Rahtkens til et Skibsværft og senere til Aarhus, medens Martin gik ud for at træffe Fiskeflaaden.

Ved Afgørelsen af Godtgørelsen for den ydede Assistance fandt Retten det ikke nødvendigt at komme ind paa Uoverensstemmelserne mellem de to Skibes Fremstillinger paa forskellige Punkter. Det var givet, at Carl Rahtkens befandt sig i en meget farlig Stilling, da Martin d. 20. Februar kom hen til den, og at den af Martin ydede Assistance var af væsentlig Betydning. Naar der tillige saas hen til det Martin og dets Rederi derved tilføjede Tidstab og paaførte Udgifter, skønnedes der at burde tillægges Martins Rederi en Godtgørelse af 15,000 Kr. med Renter samt 500 Kr. i Godtgørelse for samtlige Omkostninger, derunder den paabegyndte Arrestforretning.

Dom i S. S. No. ^{17/}1902, afsagt d. 12. Februar 1902. Overretsprøkurator Steinthal som Aktør mod Fyrbøderne Johan Alfred Jacobsson, Carl Christian Handberg, Jens Christian Jensen, Oscar Andreas Malmros og Jens Frederik Christian Valdemar Poulsen.

De nævnte Fyrbødere var forhyret med Dampskibet Gorm, der under Ophold i Kjøbenhavn i Slutningen af December 1901 havde faaet Jacobsson og Poulsen paamønstrede. Da to af Fyrbøderne ikke havde deres Medlemskort til Søfyrbødernes Forbund, erklærede Jacobsson, at ingen af dem kunde gaa med Skibet. Til Trods for gentagne Opfordringer fra Kaptajns Side nægtede Fyrbøderne at gaa i Arbejde, hvorfor Skibet, der, efter at Maskinmestrene havde opfyret, var kommet ud paa Reden, stoppedes og de 5 Fyrbødere blev arresterede. Den Beslutning af Søfyrbødernes Forbund, hvortil Jacobsson støttede sin Optræden, var bekendtgjort i August 1901 og gik ud paa, at Medlemmerne af For-

bundet er pligtige til, inden de paamønstres, at efterse og kontrollere hinandens Medlemskort, og at Medlemmerne, saafremt Kortet ikke er behørig afstemplet, er pligtige til uopholdelig, inden de mønstres, at indmelde Sagen til Forbundskontoret.

Aktor paastod de 5 Fyrbødere straffede efter Sølovens § 303 (Opsætsighed og Nægtelse af Lydighed) samt til at erstatte Rederiets Tab med 511 Kr. 39 Øre og at udrede Sagens Omkostninger. Den for Jacobsson beskikkede Defensor, Overretssagfører H. F. Larsen, samt den for de fire andre privat engagerede Forsvarer, Overretssagfører Oscar Johansen, nedlagde Paastand om Frifindelse, subsidiært Idømmelse af Lovens mildeste Straf.

Retten udtalte om den omtalte Forbundsbeslutning, at den selvfølgelig var uden Betydning ved Afgørelsen af, hvilken Straf de Fyrbødere havde paadraget sig, som efter at være paamønstrede og komme om Bord nægtede at udføre deres Arbejde om Bord i Skibet, idet der ved Forhyringen og Paamønstringen ikke kunde antages at være taget Hensyn til den nævnte, Skibet uvedkommende Beslutning. De fem Fyrbødere maatte nu siges at have gjort sig skyldige i en meget alvorlig Overtrædelse af Sølovens § 303, 1. Stykke, der endog efter samtlige Omstændigheder nærmede sig til at indeholde en Overtrædelse af Sølovens § 305, 2. Stykke (Mytteri), og idet de saaledes alle vilde være at drage til Ansvar efter § 303, fandtes de at burde dømmes til Fængsel paa Vand og Brød — Jacobsson som Hovedmand i 6 × 5 Dage, de 4 andre i 3 × 5 Dage, samt til at udrede i Erstatning til Rederiet 450 Kr. 39 Øre og Sagsomkostninger til det offentlige.

„Frihavsregulativet“.

Vi har fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe fremdeles modtaget følgende:

Med Hensyn til den ærede Redaktions Kommentar til Hr. Direktør Hages velvillige Oplysninger i sidste Søfartstidende om Forhold ved Losning og Ladning i Frihavnen, da er det en Misforstaaelse, at vor Misforståelse særlig skulde være rettet mod Frihavnen og Frihavnselskabet; vi har jo i vort Certeparti, som er oprettet mellem Skibsfører og Befragter, intet med Frihavnselskabet at gøre, og kan altsaa ikke yttre nogen berettiget Misforståelse over for dette.

Naar derimod Hr. Direktør Hage i sit Svar, Punkt 1, skriver, at „man efter Ordlyden af „Frihavsregulativ“ maa tro, at der eksisterer et Regulativ, der særlig angaar og ordner Skibenes Forhold under deres Lastning i Frihavnen, men at dette ikke er Tilfældet“ — da kan vi dog ikke, efter Regulativets Overskrift: „Regulativ af 1. Oktober 1900 for Losning og Ekspedition af samladede Kornladninger m. m. i Kjøbenhavns Frihavn“, og Gennemlæsning af Regulativets Punkt 3 og 4, udfinde andet, end at nævnte Regulativ vel ikke særlig, men dog aldeles bestemt ordner Skibenes Lastning, og hvad enten det kaldes for Regulativ i Frihavnen eller Frihavsregulativ, finder vi os lige brøstholdne ved dets Bestemmelser, i Særdeleshed da der i Certepartierne blandt andre for Lastningens Vedkommende lige saa daarlige Bestemmelser findes Klausulen: Lastning efter Frihavsregulativ eller Kutyme i Frihavnen.

At der hersker en stærk, ja overvældende Misforståelse blandt de mindre Skibsførere med Lastningen i Frihavnen, er imidlertid givet, idet mange Skibe har maattet vente paa deres Ladning i lang Tid, enkelte endog op til 33 — Tre og Tredive — Dage, og at vi maa og vil sætte alt ind paa at blive disse ulykkelige

Forhold kvit paa en eller anden Maade, er vel tilgiveligt og berettiget.

At det kan være Frihavnselskabet ligegyldigt, om Varerne oplægges paa Silo eller omlades til Skib, og da til hvilket som helst Skib, er sin Sag, og ligeledes at det, efter som Forholdene nu er, synes at være Befragterne ligegyldigt, om de faar deres Ladning afskibet i Dag eller først om 14 Dage eller 3 Uger, men saadant er sandelig ikke ligegyldigt for Førerne af de smaa Skibe, for hvilke hver Dag, der tabes, betyder en efter deres Forhold stor Mindreindtægt, endsige da, naar der forløber 20 à 30 Dage, i hvilke Føreren, naar han ligger under Certeparti, er afskaaret fra at bruge sit Skib og saaledes i nævnte Tid er uden al Beskæftigelse, hvorimod han dog ikke slipper for at betale sit Mandskab Hyre og Kost, betale sin store Assurancepræmie og Renter af sin mange Gange laante Kapital.

Uden at rette nogen Beskyldning mod hverken Frihavnselskabet, Købmænd eller Mæglere, maa alle Medlemmerne være enige om at rette sig efter det i Afdelingens sidste Artikel citerede:

Slut ikke fra Frihavnen, uden at bestemt Ladetermin kan opgives.

Naar vi alle er enige om at holde fast herved, lykkes det vel ogsaa at faa Forholdene i Frihavnen ordnede paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade.

Fragtmarkedet.

Der er i den forløbne Uge ikke indtraadt nogen Forandring af Betydning; Fragtmarkedet slæber sig af Sted i den samme sørgelige Gænge, hvori det nu i saa lang Tid har befundet sig, og der skal ganske særligt Held til at faa en Damper til at betale sig til de nuværende Rater. Det maa indrømmes, at der slet ikke findes saa faa Laster rundt omkring, men da der for Tiden, i Sammenligning med de nærmest foregaaende Aaringer, ikke er saa mange Dampere bundne i „Timecharter“ og paa anden Maade, foruden at der er kommet en Masse Nybygninger i Fart i det sidste Aars Tid, bliver der altsaa nu saa meget mere Tonnage ledig og fragtsøgende, og det er denne uforholdsmæssig store Mængde Skibe, som nu trykker Markedet. Især er der jo bygget en forbausende Mængde store Dampere, og da Nordamerika, den ellers saa væsentlige Forbruger af saadan Tonnage, fremdeles holder sig uhejrt flov, søger disse Dampere ret naturligt andetsteds hen, men paa Grund af den skarpe Konkurrence bliver der for Tiden kun i sjældneste Tilfælde nogen Fortjeneste tilbage, selv ikke for de allerstørste Baade, om hvilke det dog stadig har været skreget ud, at de paa Grund af de forholdsvis ringere Udgifter i det mindste altid kan sejle stop. Dette slaar imidlertid næppe helt til nu, thi jo større Dampere er, desto lavere Fragt kan de jo acceptere, og desværre ser man kun alt for ofte Eksempler paa, hvorledes de allerstørste Dampere ved at tage en lav Rate fuldstændig slaar et Marked ned og derved spolerer det for andre Baade. Der burde under de nuværende Omstændigheder lægges langt flere Dampere op end der gøres, hvilket vilde være den eneste Udvej for at stimulere Fragtmarkedet, men Rederne gør det bare ikke. For mange af dem er det af største personlige Interesse, at Baadene holdes i Gang, selv om de derved sætter flere Penge til end Oplægning vilde koste. Det er navnlig i England, at ikke faa Redere „a tout prix“ lader deres Baade løbe, men den Trafik vil før eller senere hævne sig, og der vil næppe hengaa mange Maaneder førend man hører om Redere, der ikke kan klare sig længere. Her hjemme er Forholdene heldigvis sundere;

ikke faa Dampere er oplagte rundt omkring i Landet, og de Redere, som besluttede sig til Oplægning, er for de betræffende Baades Vedkommende uden al Tvivl blevne sparede for mange urolige Timer og mange Skuffelser. Nu begynder man jo saa smaat at tænke paa Foraaret og dermed ogsaa at knytte Forhaabninger om lidt lysere Forhold at arbejde under for Skibsfarten, men desværre: i Øjeblikket er der ingen Lyspunkter at se. Fremtiden ligger indhyllet i Mørke, ingen véd, hvad den gemmer i sit Skød, men lad os haabe, at noget af det, den gemmer, maa være Overraskelser af en glædelig Beskaffenhed.

Det østlige Marked er fremdeles livligt, navnlig for Risbefragtingernes Vedkommende, og for ganske prompte Baade er der betalt indtil 24/3 O. C. For Marts/April Tonnage er Raten ogsaa højere, nemlig 22/6 à 23/9. Calcutta viser en Fremgang af 9 d. og har sidst sluttet til 24/3 Dundee pr. primo Marts. Kulfragterne er uforandrede paa Basis af $4\frac{3}{4}$ Rupees til Colombo, $4\frac{1}{2}$ Singapore. Fra Bombay og Kurrachee sluttet ikke meget; der er sidst betalt 14/6 Bombay/Hamburg pr. Marts. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille kan faas 22/ pr. Marts.

Sortehavet er flovt, og navnlig fra de russiske Pladser er Begæret ringe. Fra Odessa er der for „handy“ Tonnage sidst sluttet til 9/6 N. C. pr. Februar, og fra Novorossisk til to danske Havne til 10/ pr. primo Marts. Sulina har fragtet ret livligt til lidt lavere Rater, nemlig 8/9 à 9/ N. C., 6 d. ekstra Hamburg, prompt Afskibning. For Erts fra Poti er der sluttet til 12/ til Stettin pr. ultimo Marts, en ret tarvelig Rate. Fra Donaupladserne begynder der at komme lidt Begær, og der bydes for „handy“ Marts Tonnage 11/ à 11/6 til udsøgt Havn.

Middelhavet viser vel en Del Liv, men Raterne er overalt daarlige. Der findes Damperrum i Overfløddighed, saa at Befragterne ingen Vanskeligheder har ved at sikre sig Baade paa meget billige Vilkaar. Der fragtes mest for Erts, og for denne Artikel er sidst betalt 8/3 Garucha/West Hartlepool, 8/ Carthage/Middlesbro, 7/9 Almeria/Glasgow, „full terms“, hvorimod der med „free dispatch“ sluttet til 7/ Villaricos/Rotterdam, 5/3 Elba/Cardiff, $7\frac{1}{2}$ Charthage/Maryport, 8/9 Huelva/Venedig. For Esparto fra Bona til Skotlands Østkyst noteres 14/6 og fra Aguilas eller Almeria 15/. Fra Marseille noteres for Oljekager 10/ til Hamburg, 9/ Holland én Havn, 10/ to Havne. Alexandria flov og har pr. Marts/April gentaget 9/ for Bomuldsfrø til direkte Havn U. K. eller Kont. Bilbao er nærmest uforandret og betaler 4/ Newport, 4/6 Middlesbro, 5/3 Barrow, 4/9 Rotterdam, 5/ Dunkirk for prompt, medens der pr. April er sluttet til 7/ Kratzwick.

Amerika er stadig mat, og for det meste kan det slet ikke betale sig at sende Baade over i Ballast for de nuværende Rater. Der sluttet ogsaa overordentlig lidt i denne Tid; Kornlaster mangler ganske, og for Bomuld er der kun sluttet en eneste Dampere forrige Uge, nemlig pr. Marts/April fra Savannah til Stettin 27/6, option af desuden Reval eller Petersborg 30/. Den Artikel, der fragtes mest for, er Træ, men Raterne er meget beskedne, f. Eks. 81/3 à 83/9 pr. Marts/April fra Golfhavn til U. K. eller Kont, én eller to Lossehavne, og er der paa samme Position endvidere sluttet til 78/9 direkte Pensacola/Greenock. Paa Netto Charter fra Golfen kan ikke faas over 9/6 til U. K. eller Kont. Kulfragter fra de amerikanske Pladser er næsten ikke til at opdrive, og der noteres nominelt kun 8/ à 8/6 til Middelhavet, ikke østligere end Italiens Vestkyst. Fra de kanadiske Træpladser sluttet ganske smaat til omtrent uforandrede Rater, nemlig 35/ à 36/3 fra St. John og 42/6 fra Miramichi pr. f. o. w. til Englands Vestkyst. Timecharter Forretning er meget stille, og det yderst opnaelige for store Baade er $3\frac{1}{2}$ for almindelig transatlantisk Fart og 3/3 à 3/6 for Ertsfarten fra Britisk Nordamerika.

Argentina er nogenlunde fast, men dog stille for alle Positioner, idet Eksportørerne holder sig tilbage, da man endnu ikke er ganske sikker paa, hvor stor Majs-høsten vil blive. Der er jo en Masse Dampere dels sluttet, lastende eller undervejs til River Plate, hovedsagelig til lave Rater som 9/3 à 9/9 for Kul, og dersom Høst og Salgsforholdene stiller sig ugunstige, kan det komme til at svie til mange af de Baade, som er sendte ud paa Spekulation. Foreløbig er der dog intet at frygte; Raterne er nærmest uforandrede, og fra San Lorenzo Grænsen kan for „handy“ Tonnage betinges 17/ à 17/6 U. K. eller Kont. pr. Marts/April, medens Bahia Blanca betaler 16/ à 16/6 pr. Marts. Fra sidst nævnte Plads er der paa samme Position sluttet store Dampere (6,000 Tons) til 15/ à 15/6. Dette er et tydeligt Bevis for, hvorledes de store „tramps“ slaar Raterne ned.

Østersøen har meget lidt at byde paa. Isforholdene ved Reval er stadig vanskelige, men Raterne holder sig paa Grund af den ringe Eksport alligevel uforandret lave paa Basis af $10\frac{1}{2}$ d. Hvedequarter til London eller Rotterdam, Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Libau betaler fremdeles ikke over 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen, og Windau ikke over Frcs. 17 to skotske Havne. Riga er fuldstændig lukket nu, og pr. f. o. w. ligger Forretningen ganske stille. Kønigsberg noterer uforandret $\frac{1}{3}$ Hvedebasis til Rotterdam eller London. Træfragterne pr. f. o. w. fra Botten viser ikke meget Liv; der er sidst sluttet til 21/6 D/B Hernøsand/Aberdeen, og der noteres fra Kronstadt 21/ til Grangemouth pr. Juni/Julii.

Kulfragterne er paa det nærmeste uforandrede baade fra Wales og fra Østkysten. Der er et ret livligt Begær for Dampere til Middelhavet; men da der findes rigelig Tonnage af alle mulige Størrelser og Positioner, kan Raterne, til Trods for de usle Hjemfragter, ikke komme i Vejret. Fra Cardiff betales 5/9 à $5\frac{1}{2}$ til Genua, Frcs. 7 Marseille, 5/6 Port Said, 5/9 Alexandria, 5/6 Piræus, 9/9 Colombo, 16/ Cape Town, 9/6 à 10/ River Plate. Ladninger er knappere fra Tynen, hvorfra kan opnaas 4/ à $4\frac{3}{4}$ Aarhus, 4/6 Kiel, $3\frac{1}{2}$ Hamburg, 5/6 à 5/9 Genua, 6/ Neapel, $6\frac{1}{2}$ Barcelona, 4/9 Malta. Fra Firth of Forth noteres 4/ til Aarhus, 4/3 Aalborg, 5/ Wismar, $4\frac{1}{2}$ Kiel, 4/9 Memel, 4/3 Libau.

Et Interview

med Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Formand, Konsul Rechnitzer.

En Mægler i Aalborg. — Toldeftersynet ved Hals. —
Fragtforhøjelse til Horsens.

I Anledning af den Generalforsamling, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening's Afdeling for mindre Skibe holdt i Marstal d. 31. Januar, ved hvilken Lejlighed et Par Spørgsmaal af lokal Interesse behandledes, har en Medarbejder ved Bladet „Nordjylland“, der udkommer i Aalborg, henvendt sig til Konsul Rechnitzer som Formand for Hovedforeningens Bestyrelse og bedt ham give nogle Oplysninger om de omtalte Spørgsmaal.

Med sædvanlige Imødekommenhed, skriver Bladet, besvarede Konsulen vor Anmodning og udtalte følgende:

Med Hensyn til det første Spørgsmaal

en fast Mægler i Aalborg,

er Sagen den, at et Flertal af de mindre Sejlskibes Førere synes at føle sig brøstholdne og mener ikke deres Interesser tilstrækkeligt varetagne af Indehaverne af Mæglerbestallingerne i Danmark. Man har derfor besluttet som

Forsøg at søge Overenskomst med en bestemt Mand i hver større By i Haab om, at en saadan Foranstaltning vil give vedkommende Repræsentant den nødvendige Interesse for den mindre Sejlskibsfart, der er haardt trængt i Konkurrencen med Jærnbanneres billige Takster.

Hvad angaar

Toldeftersynet ved Hals

udtalte Konsulen: Her er det Frygten for, at den Læmpelse, der forventes indført, foreløbig kun vil komme Dampskibe, der har Lods om Bord, og Sejlskibe, som bugseres af Havnens Dampbaad „Frem“, til Gode, der har fremkaldt Resolutionen, i hvilken der udtales Ønske om, at Toldeftersynet ved Hals hæves. De mindre Sejlskiberedere har ganske naturligt ment Øjeblikket gunstigt til ogsaa at lade høre fra sig, da Opankningen ved Hals af Hensyn til Toldeftersynet selvfølgelig i høj Grad er generende for Smaaskibene, der med ringe Mandskab om Bord ofte føler Besvær ved at komme under Sejl, naar Vind og Strøm er kontrære.

„Tror Konsulen, at vi i en nær Fremtid kan vente Toldeftersynet flyttet til Aalborg?“

„Ja, det staar for mig som noget ganske selvfølgeligt, da Toldinkvireringen ved Hals nu til Dags er en ganske forældet Institution, særlig under Hensyn til, at alle Skibe kan passere Farvandet fra Hals Barre til Aalborg eller omvendt saavel Nat som Dag, i Særdeleshed ved det udmærkede Fyrsystems Hjælp, der findes paa hele Strækningen. Flyttes Toldeftersynet op til Aalborg, danner Pontonbroen en meget naturlig Grænse, idet denne Bro kun kan og maa passeres fra Solopgang til Solnedgang.“

Sluttelig beder vi Konsulen oplyse, hvad den Resolution betyder, der gaar ud paa en

Forhøjelse af Fragterne til Horsens.

„I flere Aar har der hersket en stærk Misfornøjelse med den Maade, hvorpaa Handelsstanden i Randers, Horsens og Svendborg har behandlet de mindre Skibsførere med Hensyn til Spørgsmaalet om Losning af de indehavende Ladninger, idet Købmændene har fordret Ophejsning til en stor Højde, som vanskeligt har kunnet efterkommes uden forøgede Omkostninger for Skibene. Spørgsmaalet har givet Anledning til vidtløftige Forhandlinger om „Losningsregler for samtlige danske Havne“, men der er intet Resultat naaet, og særlig i Horsens har man ikke villet give efter paa sine Fordringer overfor Smaaskipperne. Denne Modstand har nu resulteret i, at Skipperne meget rigtig stiller Fordring om højere Fragt til Horsens end f. Eks. til Aalborg, fordi Losningsudgifterne vides at være større paa først nævnte end paa sidst nævnte Sted.“

„Hvorfor gælder det saa ikke Randers og Svendborg?“

„At disse to Byer ikke er kommet ind under den omtalte Befragtningsklausul maa formentlig ligge deri, at Skipperne venter større Imødekommenhed her.“

„Er Forholdene i Aalborg da tilfredsstillende?“

„Ja — slutter Konsulen — navnlig i Aalborg og Aarhus er alt saaledes, som det bør være i Henhold til Sølovens Bestemmelser.“

Overretssagfører Rigenstrup dirigerede.

Formanden gennemgik Hjælpefondens Regnskab for 1901. Indtægts- og Udgiftssiden balancerer med 4 594 Kr. 50 Øre. I Kontingent var indkommet 1,006 Kr., Gave fra Sø- og Handelsretten 50 Kr. og indvundne Renter 148 Kr. 61 Øre. Udgifterne havde været: Kassererens Gage for 1901: 300 Kr., Trykning af Tillæg til Lovene 5 Kr. 80 Øre og af 200 Cirkulærer 3 Kr. 70 Øre. Den 1. Januar 1901 indestod i Landmandsbanken 3,100 Kr. og den kontante Kassebeholdning var 289 Kr. 89 Øre. Den 31. December 1901 indestod i Banken 4,100 Kr., og den kontante Beholdning var 185 Kr. Formuefremgangen i Aarets Løb var saaledes c. 900 Kr.

Regnskabet, der var revideret, godkendtes enstemmig.

De efter Tur afgaaende Medlemmer af Hjælpefondens Bestyrelse, nemlig: Kaptajn Jørgensen, Styrmand Gotthardt og Havnefoged Sørensen, genvalgte alle.

Formanden foreslog paa Bestyrelsens Vegne, at Hjælpefondens fremtidig kun skal yde 100 Kr. og ikke som hidtil 300 Kr. af Kassererens Løn 500 Kr., Navigatorforeningen maatte da yde 700 Kr. Der indkommer gennemsnitlig 1,000 Kr. aarlig i Hjælpefondens og om to Aar skal der træffes endelig Bestemmelse om Fondens Anvendelse, eventuelt Ophevelse. Hjælpefondens har ikke faaet den store Tilslutning, man havde haabet. 300 Kr. er derfor en uforholdsmæssig høj Sum i Kassererløn.

Saavel Kaptajn Bønnelycke som Kaptajn Callesen anbefalede at lade Navigatorforeningen udrede hele Kassererlønnen og helt fritage Hjælpefondens derfor.

Formanden kunde godt gaa med hertil, og efter en kort Diskussion vedtoges det med 32 St. mod 3, at Navigatorforeningen betaler hele Kasserergagen.

Formanden gennemgik derefter Navigatorforeningens reviderede Regnskab. Indtægten og Udgiften balancerer med 11,112 Kr. 49 Øre. I Kontingent er indkommet 5,233 Kr., Indskud af ny Medlemmer 170 Kr., solgt Billetter til Aarsfesten for 508 Kr., for Annoncer og Abonnement paa Medlemsbladet 723 Kr. 96 Øre, Renter 152 Kr. 90 Øre. Af Udgifterne kan fremhæves: Udgivelse af Medlemsbladet 2,215 Kr. 20 Øre, Aarsfesten 543 Kr., Husleje 512 Kr., Lønning til Sekretær og Redaktør 1,000 Kr., til Kasserer 800 Kr.

Den 1. Januar 1901 indestod i Sparekassen 3,270 Kr. 12 Øre og den kontante Kassebeholdning var 649 Kr. 57 Øre. Ved Aarets Udgang indestod i Sparekassen 4,273 Kr. 2 Øre og Kassebeholdningen var 648 Kr. 78 Øre. Formuefremgangen har altsaa været 1000 Kr. — I Statusoversigt er tillige Foreningens Inventar, der er forskret for 1,400 Kr., opført som Aktiv, med Fradrag af 10 pCt. for Værdiforringelse ved Slid, til et Beløb af 1,260 Kr. Derimod er 3,274 Kr. endnu resterende Medlemskontingent slet ikke opført, da det ikke vides, hvor stor en Del deraf der vil indgaa til Foreningen.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Formanden gav derpaa en kort Oversigt over Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.

Man havde arbejdet videre for Nexø Havns Uddybning og Udvidelse til en god Tilflugtshavn i Vinterdage. Denne Sag optog vi allerede i 1899, men de øvrige maritime Foreninger viste ingen Sympati derfor. Vi indgik til Trafikminister Juel-Rysensteen med et Andragende, og han stillede sig velvilligt til Sagen. Vandbygningsdirektøren gjorde derimod flere Indvendinger, bl. a. den, at der ikke var Plads til nogen Udvidelse. Byraadet og ansete Mænd i Nexø indbød Foreningen til at besøge alle de nordlige og østlige Havne paa Bornholm. Bestyrelsen opholdt sig da i 3 Dage paa Bornholm og kom til det Resultat, at Udvidelsen kunde udføres; vi besluttede da at afstække udenlandske Søfarts-Foreninger Erklæringer i denne Sag. Fra alle Foreninger — tyske engelske, norske og svenske — fik vi Anerkendelse, Tak og fuldstændig Tilslutning. Der er rejst Polemik imod os for dette Skridt som ikke ganske „fair“. Bestyrelsen kan dog ikke se, at den har indladt sig paa noget, der er mindre „fair“, da Henvendelsen til de udenlandske Foreninger ikke har været officiel, men rent privat. De fleste, der har taget Ordet her hjemme i denne Sag, har ogsaa ment, at vi har stillet os

Generalforsamlinger.

Dansk Navigatorforening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kaptajn Julius Jensen, bød Velkommen.

fuldkommen korrekt. Taleren omtalte sluttelig den særdeles gæstfri Modtagelse, Bestyrelsen havde fundet paa Bornholm.

Da adskillige Sømænd kom hjem, afmønstrede i fremmede Havne og som Følge deraf uden at kunne faa deres Papirer i Orden, indgik vi til Justitsministeriet med en Skrivelse. Ministeriet har derefter resolveret, at naar Konsulen ikke vil paaskrive Papirerne, hvor Sømændene afmønstres, har Skibsføreren selv Ret til at gøre det.

Vi har ogsaa taget os af Krydstoldbetjentenes Sag og særlig arbejdet for, at de kunde faa Gage ogsaa for de to Maaneder hvori de nu ingen Gage faar. Vi henvendte os til Finansminister Hage, men han har ikke stillet sig forekommende. Vi henvendte os derefter til Folketingsmand K. M. Klausen, som har indbragt Andragende i Folkethinget.

Vi har overfor Indenrigsminister Enev. Sørensen udtalt vort Ønske om, at Søfolk maa komme ind under Ulykkesforsikringsloven. Ministeren stillede sig meget velvilligt.

En Styrmand, der ved Skibets Forlis viste en glimrende Opførsel og Dygtighed, har Foreningen faaet tildelt Medaljen for ædel Daad.

Endelig er der Drogden. Et Fuldskib løb jo paa Grund der. Efter at vi har faaet Nord-Østersø Kanalen og efter at Svenskerne har uddybet Flinterenden er der Fare for at alle Fartøjer til og fra Østersøen vil gaa Kjøbenhavn forbi, hvis vi ikke uddyber Drogden. Det er kun en Strækning paa et Par Kvartmils Længde, der skal uddybes. Vi har faaet Sagen indbragt i Rigsdagen.

Man gik derefter til næste Sag paa Dagsordenen: Valg af Bestyrelsesmedlemmer. Viceformanden Translatør Balthazar Petersen, genvalgte og desuden valgte Styrmandene Egense og Jørgensen. Til Suppleanter valgte Kaptajn Vibroe og Styrmand Nielsen, Dpsk. „Thor“. Til Revisor valgte Fuldmægtig Westrup og til Revisorsuppleant Styrmand L. Jørgensen, kgl. grønlandske Handel.

Sidste Sag paa Dagsordenen var Forslag om nogle Forandringer i Lovene. Disse Forslag fremkaldte en lang, livlig og af og til ogsaa ret varm Debat, særlig Forslaget om Medlemskontingentets Forhøjelse. Forslagene om Ændringer i Paragraferne 1, 7, 8 og 9 tilsigtede kun rent redaktionelle, til Dels nødvendige Lovforbedringer, men fremkaldte dog megen Debat, bl. a. foreslog Kaptajn Bonde at nedsætte et Udvalg til at revidere Lovene og indstille helt ny Love til Vedtagelse, da man ellers som hidtil maa forandre Love hvert Aar.

De foreslaaede Ændringer vedtoges dog enstemmigt.

Formanden udtalte derefter, at Bestyrelsen selv ikke var stærkt stemt for at forhøje Kontingentet til 12 Kr. aarlig, da det vistnok vilde medføre, at mange gode Medlemmer gik ud af Foreningen. Bestyrelsen vilde kun gaa med til Forhøjelsen, naar der blev udsendt Stemmesedler, saa alle Medlemmer kom til at stemme derom, og Forhøjelsen saaledes blev vedtaget.

Styrmand Krøyer anbefalede Forhøjelsen til 12 Kr. og henviste til, at Fyrbøderne betaler mere til deres Forening og Maskinmestrene endog det dobbelte.

Styrmand Schoubye fandt det meget forkasteligt at sætte Kontingentet op; man maatte tværtimod søge at faa saa mange Medlemmer som muligt ind i Foreningen. Mange er desuden Medlemmer af Hjælpefonden og kommer da til at give 24 Kr. aarligt.

Kapt. Callesen var enig med Schoubye og mente, at Forhøjelsen ogsaa vilde trykke mange af de ældre Medlemmer.

Kapt. Bonde sluttede sig ligeledes til Schoubye.

Styrmand Jørgensen sluttede sig derimod til Krøyer og mente, at de Medlemmer, der staar i Restance, ikke er meget værd, medens man ved Forhøjelse af Kontingent faar en lille Flok, som er stabil.

Styrmand Hauch forstod ikke, at en Navigator ikke kunde give 2 Kr. maanedlig.

Styrmand Krøyer oplyste, at kun 300 Medlemmer er i Hjælpefonden, medens 700 Medlemmer staar uden for denne.

Der forhandles endnu en Stund om Forhøjelse af Kontingentet. Kapt. Bønnelycke foreslaar at forhøje Kontingentet, men henlægge de 6 Kr. til et særligt Fond. Kapt.

Søbye foreslaar at forhøje Kontingentet kun til 75 Øre maanedlig eller 9 Kr. aarlig.

Diskussionen fortsættes og drejer sig især om, hvad de Penge, der ved Forhøjelsen henlægges, skal anvendes til: enten til at lønne en Formand, som kan anvende al sin Tid i Foreningens Tjeneste, eller til andre Formaal i Agitationens Tjeneste, til Filialer i Provinserne, som Formanden dog fra-raader, til Udbetaling af en vis Sum ved Medlemmers Død o. s. v.

Formanden advarede imod at gøre Foreningen til en Hjælpeforening. I saa Henseende havde man Sømændsforeningen.

Med 19 Stemmer imod 16 vedtoges det at forhøje Kontingentet. Det vedtoges ligeledes at forhøje Kontingentet til 1 Kr. maanedlig, og Forslaget om Henlæggelse til et særligt Fond forkastedes. Før Forhøjelsen træder i Kraft, udsendes der imidlertid Stemmesedler til alle Medlemmer, saa de inden Aarets Udgang kan faa Lejlighed til at stemme derom. Afgiver de ikke Stemme, betragtes det som Godkendelse af Forhøjelsen. Kun naar Forhøjelsen saaledes vedtages, vil den træde i Kraft.

Uden for Dagsordenen udtalte Styrmand Hauch sig imod, at der i Medlemsbladet var fremkommet Artikler, der satte Splid mellem Styrmand og Skibsførere. Taleren mente heller ikke Bladet behøvede at indeholde belærende eller underholdende Artikler.

Kapt. Callesen gav Hauch Ret i, at Artikler i Medlemsbladet havde behandlet Skibsførerne mindre pænt. Saadanne Artikler burde ikke optages, selv ikke med Navns Underskrift. Men hvorfor skal vi ikke have belærende Artikler?

Translatør Balthazar Petersen indrømmede, at en nærmere betegnet Artikel aldrig burde have været optaget i Bladet og var kommet der meget mod hans Vilje. Taleren forsikrede, at slige Artikler aldrig med eller uden Navn skulde komme i Bladet, og forevrigt bemærkede han, at han ofte havde „barberet“ indsendte Artikler stærkt, da han ellers vilde have kommet i Krig med Alverden.

Kapt. Callesen takkede Bestyrelsen. (Forsamlingen slutter sig hertil ved at rejse sig).

Formanden udbragte et Leve for Dirigenten.

Dirigenten udbragte et kraftigt besvaret Leve for Dansk Navigatorforening, hvorefter Generalforsamlingen hævdes.

Søassurance-Foreningen Ærø

har afholdt aarlig Generalforsamling. Formanden, Kancelliraad Grube, bød Velkommen. Mægler H. A. Grube fremlagde Regnskabet. Indtægten i det forløbne Aar har været Kr. 155,652. Havariudgifterne var Kr. 48,480.99. Til Administration m. m. medgik Kr. 3,195, til forskellige Udgifter Kr. 748, Ristorno Kr. 23,776. Den samlede Indtægt var Kr. 244,864, Udgiften Kr. 166,689, saa at der fremkommer et Overskud af Kr. 78,174. Regnskabet balancerer med Kr. 411,467.52. Kassens Status antoges at kunne sættes til 14 pCt. med en Dividende af 2 pCt.; Damperen, der har haft Kollision med Skib „Claudia“, har nu erkendt at være Skyld i denne, hvorfor Assurancen her vistnok vil spare c. 10,000 Kr. — Der er i Aarets Løb indtegnet 27 Skibe og udgaaet 11, den virkelige Tilgang er altsaa 16 Skibe med 815 Tons og med en Forsikringssum af 322,100 Kr.

Skibsreder R. R. Levinsen paatalte, at Bestyrelsen havde forlangt og taget 4½ pCt. i Rente af Penge, som der udlaantes som Forskud paa Havarier. I Loven stod nævnt 4 pCt., Bestyrelsen havde ikke Ret til at tage ½ pCt. mere.

Kancelliraad Grube: Juridisk set har Bestyrelsen vel næppe Ret hertil, men Sparekasserenten var forrige Aar stegen og Pengene i det hele taget bleven dyrere. Skulde Rederierne have laant Penge i Sparekassen, vilde det sandsynligvis have medført endda en større Udgift samt en Del mere Ulejlighed for Rederne. Assurancen havde endog, for at forstrække Rederne i foran nævnte Anledning, maattet tage Forskud, og man havde maattet give 6 pCt. Billighed talte derfor kun for, at der svarede en Rente af 4½ pCt. For-

øvrigt vil man nu foreslaa, at Renten af saadanne Forskud i Fremtiden sættes lig Marstal Sparekasse-Rente.

Navigationsslærer Christensen erkendte, at Bestyrelsen ikke havde Lov til at tage ud over de 4 pCt.; Taleren havde senere søgt at faa Bestyrelsen til at holde sig til Loven, hvilket ikke var lykkedes. Vi fjerner os mere og mere bort fra Gensidighedstanken. Hvorfor skal den, som trænger til Hjælp, betale 4½ pCt., naar Foreningen af sine andre Penge, den anbringer i Sparekassen, kun faar 4 pCt?

Kancelliraad Grube: Hvorfor skal hele Foreningen betale 6 pCt. og saa en enkelt slippe med 4 pCt.?

Forretningsfører N. Ohlsen: Mon ikke alle de, som har faaet Penge, har været glade ved at have faaet disse til 4½ pCt.?

Skibsreder J. C. Hansen: Ingen af dem, der har faaet Penge, har gjort Indvendinger imod de 4½ pCt.

R. R. Levinsen fastholdt sin Opfattelse. Man maa underkaste sig Lovene.

Efter Forslag af Mægler H. A. Grube vedtoges det, at de, som har betalt 4½ pCt, kan, hvis de ønsker det, faa den halve pCt. tilbagebetalt igen.

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Skibsreder C. W. Clausen med 71 St. og Chr. Albertsen med 65 St.

Mægler H. A. Grube valgtes som Suppleant. Til Revisor genvalgtes Skibsreder R. Levinsen.

Efter Forslag af Bestyrelsen vedtoges nogle Ændringer i Bestemmelserne om Ekstrapræmie for Granit- og Marmorblokke, samt, med Hensyn til Besejlingen af Færøerne og Island, at den halvmaanedlige Ekstrapræmie regnes fra Skibenes Ankomst til og Afgang fra Færøerne, og for Islands Vedkommende fra Skibene træder ind i det Bælte, der ligger N. for 63° Bredder og V. for 12° Meridian, paa Rejsen til Island og til Afgang fra Island. Fremdeles vedtoges det, at Udlaan fremtidig forrentes overensstemmende med Marstal Sparekasse-Rente, at Ekstrapræmie øst for Bornholm ikke skal erlægges af Skibe, komme vest fra og bestemte til bornholmske Havne. Efter Forslag af Mægler H. A. Grube og Skibsreder N. Ohlsen vedtoges det at lade Ekstrapræmien for Sejlads paa Dakar og Rufisque bortfalde; derimod bibeholdes den hidtidige Ekstrapræmie paa St. Louis (1½ pCt.).

Sluttelig indledede Kancelliraad Grube en Forhandling om at forhøje Forsikringssummen pr. Skib fra 20,000 til 30,000 Kr. eller eventuelt oprette en særlig Forsikring for Risikoer paa 10,000 Kr. I Svendborg har en saadan allerede været i Virksomhed i et Par Aar. Taleren henstillede Spørgsmaalet til Overvejelse, saa at man mulig i Foraaret kunde træffe Bestemmelse om Sagen.

Generalforsamlingen afsluttedes med et af Kapt. H. A. Svane udbragt Leve for Foreningen.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Kassereren, Mægler Albert E. Boye, oplæste Regnskabet. Indtægt: Kassebeholdning fra f. A. 1,462 Kr. 71 Øre, Indskudspræmie og Aktieret 595 Kr., Præmie i indenrigs Fart 228 Kr., do. i europæisk Fart 1,908 Kr., do. udenfor Evropa 646 Kr. 80 Øre, ialt Indtægt 2,782 Kr. 80 Øre.

Udgift: Ristorno til 71 Skibe 173 Kr. 10 Øre, udbetalt i Dividende og Aktieret 1,277 Kr., Sygdom og Begravelse 1,622 Kr. 09 Øre, Porto m. m. 21. Kr. 02 Øre, Kassererens Løn 109 Kr. 50 Øre, Indskud 400 Kr., Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1901 1,236 Kr. 73 Øre, ialt 4,840 Kr. 51 Øre.

Status: Aaret begyndte med 204 Interessenter med 186 Skibe med et forudsat Antal af 882 Mand. I Aarets Løb udgik 9 og indmeldtes 20 Skibe. Aaret 1902 begyndte saaledes med 197 Skibe med en Besætning af 920 Mand.

Sygdomsudgifterne stiller sig saaledes: 17 Skibe i Fart udenfor Evropa 240 Kr. 16 Øre med ingen Ristorno med en Indtægt af 645 Kr. 80 Øre giver 37 pCt., 44 Skibe i indenrigs Fart 280 Kr. med Sygdomsudgift 116 Kr. og Ristorno 47 Kr. giver 58 pCt., 136 Skibe i europæisk Fart 1,908 Kr., med Sygdomsudgifter 1260 Kr. 54 Øre og Ristorno 125 Kr. 85 Øre giver 114¾ pCt., deri dog indbefattet kalkuleret, endnu ikke afgjort Beløb af 800 Kr. til 3-m. Skonnert „Hermod“,

hvilket Skib endnu har en syg Mand henliggende i Frankrig, medens Kaptajnen i Efteraaret var saa uheldig at faa sit ene Ben brækket under Sejladsen til Frankrig.

I Sparekassen indestaar 5,183 Kr. 95 Øre, kalkuleret Kapitalrente 1,700 Kr., Kassebeholdning 1,236 Kr. 73 Øre, hvilket giver en samlet Formue af 6,590 Kr. 68 Øre. Herfra gaar Sygeudgifterne til „Hermod“ med forannævnte 800 Kr. Kassens Formue bliver saaledes 5,790 Kr. 68 Øre, hvad der udgør 6³⁹/₁₀₀ pCt.

Det vedtoges at udbetale 1 pCt. i Dividende, da Kassens Vedtægter gaar ud paa, at dennes Formue ikke skal overstige 5 pCt.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer samt Revisorerne genvalgtes.

Kassereren vilde atter i Aar gøre Interessenterne opmærksom paa, at naar nogen af Mandskabet bliver syg, bør Kaptajnen lade den syge indlægge paa Hospitalet i Stedet for at lade paagældende blive forplejet i Hjemmet, idet Sygekassen ikke betaler noget ekstra for Patientens Pleje i dette. Bliver Mandskabet sygt i Udlandet, bør Føderen henvende sig til den danske Konsul paa Stedet, der skal assistere Kaptajnen med Anbringelse af den syge. Iøvrigt henviste Taleren Interessenterne til den trykte Vejledning, han i sin Tid har tilstillet hver enkelt Skibsfører.

Svendborg Toldsteds Forsikrings-Forening for Søfolks Ejendele

afholdt Søndag d. 16. Februar aarlig Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab for 1901 fremlagdes og godkendtes. Af Regnskabet fremgik, at der i Aaret 1901 var tegnet 161 Policer. Indtægten har været 2,046 Kr. 38 Øre, Udgiften 811 Kr. 36 Øre, heraf 665 Kr. i Anledning af Forlis. Foreningens løbende Risiko er 65,000 Kr. og den ejer 11,303 Kr., hvilket er 17½ pCt. af den løbende Risiko. Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Skibsfører L. Christensen af Svendborg og Skibsfører R. Petersen af Troense.

Vejle Sømands-Forening

har afholdt sin aarlige Generalforsamling, hvor Regnskabet for det forløbne Aar fremlagdes og godkendtes. Indtægten har været Kr. 624,66 og Udgiften Kr. 491,24. Foreningens Formue er for Tiden Kr. 3,111.15.

Formanden, Kapt. P. Poulsen, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar, hvoraf fremgik, at der er ydet 400 Kr. i Understøttelse til trængende Medlemmer og Enker efter Medlemmer. Medlemsantallet var ved Regnskabsaarets Slutning 108, hvoraf Halvdelen bestaar af „Overordentlige Medlemmer“, som ved deres Bidrag viser deres Interesse for Sømandsstanden.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, d'Hrr. Kaptajner C. og P. Poulsen samt Revisorerne, d'Hrr. Kaptajner M. N. Fischer og C. Bertelsen, genvalgtes enstemmigt.

Kolding Sømands-Forening

har afholdt aarlig Generalforsamling. Foreningens Medlemsantal er 94 og den ejer c. 7,000 Kr. Til trængende Søfolk er i Aarets Løb uddelt 130 Kr. Regnskabet godkendtes.

Ved en efter Generalforsamlingen afholdt Fest skænkede et af Foreningens Medlemmer den en af ham selv forfærdiget Model af en Gaffeltopsejls Skonnert, der døbttes Dannebrog.

Understøttelses-Foreningen for Skibsredere og Søfarende i Nyborg Tolddistrikt

har afholdt aarlig Generalforsamling. Foreningen tæller 28 Medlemmer og ejer 20,193 Kr. 44 Øre samt Friboliger for 5 Sømandsenker. I aarlig Understøttelse til 5 ældre Medlemmer og 25 Enker uddeltes 1,186 Kr.

Dampskibsselskabet Kjøbenhavn

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul P. Fisker meddelte Aarsberetningen.

Fragtmarkedet har været yderlig slet, særlig for det amerikanske Markeds Vedkommende. Heldigvis havde Selskabet sluttet et betydeligt Antal Skibe paa Forhaand, saa Resultatet er blevet ret tilfredsstillende, skønt meget langsomme Ekspeditioner, en Masse Smaahavarier og et usædvanligt vedholdende stormfuldt Vejr har grebet generende ind i Driften og foraarsaget store Tab. Dertil har Bunkerpriserne været uforholdsmæssig høje. Klassifikationerne af 6 af Selskabets Skibe blev udførte i afvigte Foraar. De større Skibe har været beskæftigede paa Amerika og Østen, de mindre paa Østersøen, Middell- og Sortehavet.

Grosserer Leth gav en Oversigt over Regnskabet. Aktieudbyttet er 10 pCt. Til Reservefonden henlægges 240,000 Kr. (Aktiekapital 3 Mill. Kr.)

Regnskabet godkendtes.

Til Kommitteret genvalgte Admiral V. Hansen.

Ugens Havarier.

Bylgia, Dpsk. af Sundsvall, har været paa Grund ved Masnedund. Flot ved egen Hjælp.

Activa, Dpsk. af Bremen, har været paa Grund ved Søndre Røse. Flot med Assistance af Svitzers og indkommet hertil.

Mathæus Rickert, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Rønne til Leith grundstødt ved North Berwick.

Clara, Dpsk. af Kjøbenhavn, har under Losning i Kiel af en Ladning Kul haft Ild saavel i Bunkerkul som i Kullene i Lasten. Ilden er rimeligvis opstaaet ved for stærk Varme fra Kedlerne. Kieler Brandvæsen fik Ilden slukket.

Oscar II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund paa Clyden. Flot med Assistance af Bugserdampere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Otto Hansens Værft i Stubbekjøbing er 3-m. Skonnert Skandia løbet af Stablen. Den maaler 177 Tons Brutto og er bygget til et Rederi i Marstal.

Fra Mortensen & Axelsens Værft i Ærøskjøbing er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den fik Navnet Castor og maaler 225 Reg.-Tons Brutto.

Sk. Anna, 79 R. T., er af Skibsf. E. M. Albertsen solgt til Skibsf. A. Schmidt af Marstal.

Sk. Marie, 80 R. T., er af Skibsr. P. Jensen solgt til Skibsr. H. M. Sejer m. fl. af Marstal.

G1. Activ, 52 R. T., er af Skibsf. E. A. Schmidt solgt til Skibsf. Hans Madsen af Marstal.

Skbg. Ellen, 160 R. T., er af et Konsortium i Marstal solgt til Skibsf. Johan A. Pofler for 11,000 Kr. ekskl. Assurancen.

Sk. Familien af Marstal er af Skibsf. C. Fich solgt til Skibsf. Nielsen af Vejle for 3,600 Kr.

Sk. Elise Marie af Marstal, 64 R. T., er af Skibsr. H. M. Sejer solgt til Skibsf. H. Rasmussen af Faaborg for 5,000 Kr. Skibet faar fremtidig Navnet Juca.

En ny Fragtdamper, der bygges for Regning Hr. H. M. Gehreckens i Hamburg, er d. 15. Februar løbet af Stablen fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleøen. Skibet er 200' langt, 31' bredt og 15' 5" Tommer dybt; det bygges til Germanisk Lloyds højeste Klasse og bærer Navnet Skellefteå.

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. Hekla, Holst, afgik fra Christianssand 14. Februar, best. til New York. — Leopold II, Lepper, afgik fra Rotterdam 16. Februar, best. til Kbhvn. — Nicolai II, Ørum, ankom til New York 13. Februar. — Xenia, Kruse, afg. fra Kjøbenhavn 5. Febr., best. til New York. — Alexandra, Thomsen, afg. fra New York 30. Januar, best. til Kjøbenhavn. — Douro, Mortensen, i Windau. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Ghent 14. Februar.

Anglo Dane, Wiberg, ankom til Antwerpen 15. Februar. — Antwerpen, Andreasen, afg. fra Boston 13. Februar, best. til Kbhvn. — Arkansas, Petersen, afgik fra New Orleans 26. Januar, best. til Kbhvn. — Arno, Strubberg, afgik fra Newcastle 9. Februar, best. til Marseille. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Newcastle 15. Februar. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Windau 18. Februar, best. til Dunkirk. — Christian IX, Møllerup, ankom til Kbhvn. 17. Februar. — Dagmar, Gade, i Windau. — Florida, Koch, ankom til New Orleans 10. Februar. — Frederik, Thomsen, ankom til Kbhvn. 14. Februar. — Georg, Buhr, ank. til Libau 17. Februar. — Georgios I, Schibbye, ankom til Boston 8. Februar. — Holar, Øst-Jacobsen, afgik fra Kbhvn. 19. Februar, best. til Vestnorge. — Island, Skjødt, ankom til New York 13. Februar. — Jolantha, Sørensen, afg. fra Kbhvn. 11. Februar, best. til Reval. — Kasan, Hansen, ankom til London 17. Februar. — Kentucky, Thiedemann, afgik fra New York 7. Februar, best. til Kbhvn. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 16. Februar, best. til Kbhvn. — Kursk, Møller, ankom til Libau 16. Februar. — Laura, Aasberg, i Islandsfart. — Louise, Rasmussen, afgik fra Königsberg 14. Februar, best. til Hull. — Louisiana, Wulff, ankom til Neufahrwasser 16. Febr. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. til Kbhvn. 17. Februar. — Morsø, Frisenette, ankom til Trondhjem 16. Februar. — Moskov, Lorenzen, ankom til Reval 18. Februar. — Nishnij Novgorod, Harder, ankom til St. Nazaire 14. Februar. — Nordjylland, Krag, ankom til Stornoway 17. Februar. — Norge, Gundel, afgik fra New York 11. Februar, best. til Kjøbenhavn. — O. B. Suhr, Lissner, ankom til Dunkirk 14. Februar. — Olga, Frandsen, afg. fra Brunsbüttel 18. Februar, best. til London. — Omsk, Müller, afgik fra Dunkirk 18. Februar, best. til Kbhvn. — Perm, Jonssen, ank. til London 13. Februar. — Pregel, Olsen, afg. fra Kbhvn. 17. Februar. — Skalholt, Godtfredsen, afg. fra Christiania 19. Febr., best. t. Stettin. — Thyra, Fischer, afg. fra Swansea 18. Februar, best. til Kbhvn. — Valdemar, Kofod, afgik fra Manchester 16. Februar, bestemt til Liverpool. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Stettin 15. Februar. — Vesuv, Meldahl, ankom til Libau 13. Februar.

Ficaria, Thøgersen, afg. fra Kbhvn. 20. Febr. best. til Newcastle. — Esbern Snare, Madsen, afgik fra Odense 20. Februar, best. til Newcastle. — Storebelt, Jørgensen, afg. fra Aarhus 20. Februar, best. til Newcastle via Aalborg. — Frederikshavn. — Union, Therkildsen, afgik fra Odense 19. Febr., best. til Leith via Aarhus, Aalborg. — Knuthenborg, Hansen, afg. fra Newcastle 18. Febr. best. til Aalborg. — Frejr, Rasmussen, afgik fra Newcastle 18. Febr., best. til Randers. — Lolland, Ankersen, afg. fra Boness 18. Febr., best. til Odense. — Primula, Thomsen, afg. fra Newcastle 19. Februar, best. til Kbhvn. — Esbjerg, Meyer, afgik fra Malmø 19. Febr., best. til Grimsby via Helsingborg.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Kbhvn. 18. Januar. — Frode, Wisberg, ank. til Buenos Ayres 12. Februar. — Sigurd, Mahneke, afgik fra Alexandria 11. Februar, best. til Sharpness. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Penarth 4. Februar, bestemt til Alexandria. — Erik II, Hveysel, afgik fra Buenos Ayres 2. Februar, best. til Antwerpen. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Febr. best. til Alexandria. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 9. Februar, best. til Rouen. — Danmark, Kraemer, ankom til South Shields 13. Februar. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 31. Jan., bestemt til Alexandria. — Volmer, Ribber, afgik fra Rouen 15. Februar, best. til Boness. — Dan, Tofte, ankom til Kbhvn. 18. Januar. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 13. Februar. — Olaf, Petersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til St. Vincent f. o. — Svend II, Riisø, afg. fra Buenos Ayres 1. Februar, best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Oran 12. Februar. — Russ, Rasmussen, afg. fra Genua 12. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 5. Febr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, ankom til Boness 18. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Carthagena 13. Febr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Tyne Dock 13. Febr. — Elna, Leth, ankom til Swansea 13. Februar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, pass. Portland 17. Febr., best. til Aarhus. — Dana, Westergaard, pass. Kejsers Wilhelm-Kanal 18. Februar, best. til Bristol.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til London 17. Febr. — Mary, Nielsen, afgik fra Swansea 12. Febr., bestemt til Libau.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 14. Febr. til Hull.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Windau 17. Februar, best. til Dunkerque.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Bordeaux 14. Februar. Sarmatia, Pedersen, afgik fra Bristol 11. Febr., ankom til Barry 11. Febr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Aalborg 17. Februar. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Barry 9. Februar. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Barry 11. Februar, best. til River Plate. — Jomsborg, Kühl, ank. til Genua 13. Februar. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Odessa 10. Februar, best. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 15. Februar. — Skanderborg, Jensen, ankom til Newport 8. Februar. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til London 15. Febr. — Stjerneborg, Lundgren, ank. til Cardiff 16. Februar. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Rouen 17. Februar, best. til W. Hartlepool.

Dampskibsselskabet af 1896. Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 11. Februar, best. til Port Said. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 11. Februar. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Glasgow 14. Februar, best. til Torre Anunziata. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Bayonne 8. Febr., best. til Odessa. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra San Nicolas 31. Januar, best. til Dunkerque.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 16. Februar. — Kallundborg, Lund, afgik fra Newport 18. Februar, best. til Neapel.

Danmark. Ansgar, Larsen, ank. til Libau 13. Febr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Gand 17. Februar. — Hamlet, Sommer, ankom til Kbhvn. 15. Febr. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 14. Februar.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, afg. fra Singapore 14. Febr. — Annam, Berentzen, afgik fra Shanghai 16. Febr. — Chakrabhongs, Hansen, pass. Port Said 14. Febr.

Ærs. Energi, Nielsen, ank. 14. Febr. til Methil.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Sunderland 17. Febr. — London, Bom, ank. til Methil 16. Febr. — Paris, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 15. Februar, best. til Grangemouth.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Cardiff 17. Februar. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra St. Vincent 16. Februar. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Frederikshavn 13. Febr.

Vendita. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Vejle 15. Febr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kbhvn. 17. Febr., best. til Windau. — Clara, Jensen, afg. fra Kiel 14. Febr. til Tyne.

Ægir. Svend, Bønnelycke, ankom til Kiel 18. Februar.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Verdande, Nielsen, ank. til East London 8. Februar fra Port Elisabeth. — Prins Valdemar, Beck, afg. fra Newcastle N. S. W. 9. Februar til Taltal. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Punta Delgade 10. Februar til Marseille. — Sophie, Svarrer, ank. til Liverpool 11. Februar fra Rio Grande. — Doris Brodersen, Hansen, ank. til King George-Sound 12. Februar fra Port Natal, beordret til Timaru. — Aagot, Nørby, pass. Dungeness 14. Februar fra Santos via Gibraltar til Hamburg.

Svendborg. Marie, Rask, ank. til Gøteborg 12. Februar. — Mine, Andersen, ank. til Havre 10. Februar. — Christine, Nielsen, ank. til Tønsberg 17. Februar. — Minerva, Fugel-sang, ank. til Fecamp 16. Februar. — Mercur, Lund, ankom til Frederikstad 15. Februar. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Dysart 17. Febr. — Pallesen, Jensen, ank. til Tønsberg 17. Februar. — Marie, Nielsen, ank. til Aarhus 15. Febr. — Doris, Hansen, ank. til Drøbak 17. Februar.

Ærø. Habil, Rasmussen, ank. 10. Febr. til London. — Irene, Andersen, ank. 6. Febr. til Grangemouth fra Gøteborg. — Ærø, Christensen, ank. 4. Febr. til Calais fra Sverrig. — Alma Marie, Hansen, afg. 7. Febr. fra London til Saffi. — Haabet, Fabricius, afg. 6. Febr. fra Pillau til Svendborg. — Albert, Fabricius, ank. 13. Febr. til Langesund. — Forældres Minde, Christensen, ank. 13. Febr. til Fowey. — Valborg, Hansen, ank. 13. Febr. til Lannion. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 15. Febr. til Kjøbenhavn fra Dieppe. — Freden, Boye, ank. 15. Febr. til Sunderland. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 15. Febr. til St. Nazaire. — Poulina, Jørgensen, ank. 13. Febr. til Kjøbenhavn fra Mullerup. — Christian, ank. 13. Febr. til Kjøbenhavn. — Kvik, Andersen, ankom 17. Febr. til Leith. — Juliane, Christensen, ank. 16. Febr. til Frederiksstad. — M. Hay, Petersen, ankom 16. Febr. til Frederiksstad. — Fuglen, Petersen, ank. 15. Febr. til Morlaix. — Hekla, Jørgensen, ank. 17. Febr. til Kragerø. — Prøven, Schmidt, ankom 15. Febr. til Maracaibo. — Nansen, Petersen, afgik 15. Febr. fra Port of Spain (Trinidad).

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Lystønden „Søren Jessens-Sand“ er ombyttet med Vintersømærket.

Kattegat. Lystønderne „Tangen“, „Hatter-Barn“, „Lille-Grund N.“ og „Sejrø NV.“ ere ombyttede med Vintersømærkerne.

Frederikshavn. Klokketønden uden for Frederikshavn er ombyttet med Vintersømærket.

Anholt. Anholt V-lige Bifyr. Da Anholt NV-Rev har for skudt sig S. efter, saa at Rønne-Løb har forandret Retning, er Anholt V-lige Bifyr, hvis hvide Vinkel leder gennem Løbet, slukket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg Distrikt. Røyttä Havn. Ved Røyttä Havn er et nyt Farvand med 19 Fods Dybde afmærket til Kuusiluoto Holme, og derfra med 14½ Fod til den indre Ankerplads. S. for Revet, som strækker sig c. 1 Kml. SSØ. ud fra Talja Holm, er i 25 Fod Vand udsat to røde Stager med opadvendt Kost, paa 65° 44' 12" N. Br. 24° 10' 42" Ø. Lgd. og 65° 43' 50" N. Br. 24° 12' 18" Ø. Lgd.

S. for Kuusiluoto Grund er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 65° 44' 41" N. Br. 24° 13' 16" Ø. Lgd. og Ø. for samme Grund i 22 Fod Vand en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. 65° 44' 50" N. Br. 24° 13' 29" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin af 14de og 16de Februar 1902 ere Fyrskibene „Kraut-sand“ og „Osteriff“ inddragne for Is.

Weser. Alte Weser. I Marts 1902 ombyttedes den sorte Tønde Nr. 1 i Alte Weser med en Lys- og Klokketønde. Den røde Stumptønde D i Alte Weser er inddragen.

I Weser afholdes Skydeøvelser fra 14de April til 23de Maj 1902. Pladsen begrænses af Limier fra Tønde Nr. 19 til Fødderwarden Nr. 5, og fra Baake III. over den nederste Karantænetønde til Fort Langlütjen I. Farvandet er frit fra

3 Timer før til 2 Timer efter Højvande, undtagen den 23de Maj, hvor det kan være spærret hele Dagen. Naar der skydes, ligge Dampere med rødt Flag ude. Paa Hoheweg og Meyers Ledge Fyrtaarne hejses sort Flag en Time før Skydningens Begyndelse; det nedhales, naar den er endt. Den 14de Maj skydes fra Tusmærke til Midnat. Fortet, hvorfra der skydes, hejser rødt Flag. Naar der skydes er Pladsen spærret for al Sejlads.

Holland. IJmuiden. I IJmuiden er Dybden nu 25, Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

I IJmuiden Havn ere Spidstønde Nr. 6 og Stumptønde Nr. 6 inddragne.

Zeegat van Vlissingen. Nieuwe Sluis. Naar Dampfløjten ved Nieuwe Sluis er i Uorden, gives Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, hver 1 Minut tre Stød, det første langt, de to sidste korte.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Honfleur. Honfleur Tidevandsfyrt er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr, der brænder, naar Vandstanden er 9 $\frac{1}{2}$ Fod eller mere over Nulpunktet. Lysævn: 12 Kml.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Bassin d'Arcachon. Dampere „Héron“ er sunken i Indløbet til Bassin d'Arcachon, $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. for den røde Tønde Flamberge. Vraget er afmærket med en grøn Tønde. 44° 35' 2" N. Br. 1° 17' 5" V. Lgd.

Afrikas V.-Kyst. Fransk Guinea. Konakry. Det røde, faste Fyr ved Konakry er anbragt paa Yderenden af Broen, 3 Kbl. N. 35° Ø. fra Yderenden af „Compagnie Francaise“ Kaj. Det lyser fra S. 28° V. gennem V. og N. til N. 88° Ø. 9° 30' 3" N. Br. 13° 43' 10" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Connecticut. Greens Ledge. Norwalk Islands. Norwalk Islands Fyr, paa V.-Enden af Sheffield Island, er slukket. Paa Greens Ledge, der strækker sig ud mod V. fra Sheffield Island, er tændt et rødt Blinkfyrt, der hver 15 S. viser Et-Blink. Det vises fra et Jerntaarn, hvidt foroven, brunt forned, som staar i 11 Fod Vand. Flammens Højde: 60 Fod. Synsvidden: 13, Kml. 41° 2' 31" N. Br. 73° 26' 39" V. Lgd.

Ved Fyret gives Taagesignal med en Daboll Trompet, der hver 40 S. giver To-Stød, hvert af 3 S. Varighed med 2 S. Pause mellem Stødene.

Virginia. Elizabeth River. I Elizabeth River, hvor den forener sig med Western Branch, er i 11 Fod Vand udlagt en rød Spidstønde, Western Branch Tønde, fra Yderenden af Pinner Point Pier i N. 60° V. og fra Lambert Point Taageklokke i S. 8° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Martinique. Fort de France. Ved Fort de France er paa Trois Ilets Ankerplads udlagt følgende Tønder: En sort Tønde paa 12 Fods Grunden ved SV.-Kanten af Banc du Gros Ilet, 2 Kbl. S. 15° Ø. fra den sorte og hvide Tønde A. paa NV.-Siden af Banc du Gros Ilet. En hvid Tønde paa 16 Fods Grunden 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 19° V. fra Tønde A. En hvid Tønde paa 13 Fods Grunden 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 65° V. fra Tønde A. En hvid Tønde paa 11 Fods Grunden 4 Kbl. S. 47° V. fra Tønde A.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Para Flod. Taipu. Taipu Fyrskib ligger nu 5 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 34° V. fra NØ.-Enden af Taipu Pynt, og fra Midten af Øen Gaivotas i S. 88° V. Skibet er hvidt med to Master, med Raa, hvorfra det røde Fyr vises, paa Stormasten.

Maranhao. Cerca Bank. Den røde Tønde paa NØ.-Enden af Cerca Bank ligger fra San Luiz Fyr i N. 51° V., 2, Kml., og fra Santo Antonio Fyr i N. 16° V.

Ceara. Meirelles Bank. Tønden, der ligger i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 14° Ø. fra Midten af den Ø.-lige Pule paa Meirelles Bank, er sort.

Natal. Rio Grande do Norte. Rio Grande do Norte Fyrtaarn er hvidt. Paa Barren, lige inden for Indløbet, ligger en rød Tønde $\frac{1}{4}$ Kml. N. 17° V. fra Rio Grande do Norte Fyr, og paa S.-Siden af Indløbet, inden for Barren, en sort Tønde, $\frac{1}{4}$ Kml. N. 62° V. fra samme Fyr.

Pernambuco. Paa Pernambuco Red er udlagt følgende Tønder: En rød og hvid lodret sribet Tønde ved English Bank Ø.-Side, $\frac{1}{8}$ Kml. Ø. fra Pernambuco Fyr. En hvid Tønde ved English Bank N.-Side, $\frac{1}{4}$ Kml. N. 62° Ø. fra Pernambuco Fyr. En sort og hvid lodret sribet Tønde ved V.-Siden af English Bank, $\frac{1}{8}$ Kml. N. 66° Ø. fra samme Fyr. Tønden ved N.-Siden af Olinda Channel er sort og hvid lodret sribet. En rød Tønde ligger ved SV.-Enden af

Cabeca de Coco, 1 Kml. N. 29° Ø. fra Pernambuco Fyr. En Fortøjtønde Q ligger $\frac{1}{4}$ Kml. S. 15° V. fra den røde Tønde paa S.-Siden af English Bank. En rød og sort vandret sribet Tønde ligger ved NØ.-Enden af Ituba Bank, 2, Kml. S. 28 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Pernambuco Fyr.

Ilha Grande. Castelhanos Point. Ilha Grande Fyr viser To-Blink hver 20 Sekunder.

Santos. Vraget, som ligger $\frac{1}{8}$ Kml. V. for Limoes Point ved Flodens Indløb, er afmærket med en grøn Tønde. Der findes kun følgende Tønder: Om Styrbord for Indgaaende en rød Tønde 2 Kbl. neden for Fort Barra Grande, og om Bagbord en sort Tønde 4 Kbl. neden for Fort Barra Grande. En sort og hvid lodret sribet Tønde 2 Kbl. neden for Fort Barra Grande. En rød og blaa vandret sribet Tønde ved Klippen ud for South Outeirinhos, c. 1 Kml. neden for Byen.

Sao Francisco. I Sao Francisco Havn ligger en sort Tønde $\frac{1}{4}$ Kml. V. fra Galhinas Pynt. En rød Tønde ligger $\frac{3}{4}$ Kml. N. 8° V. fra Azedo Pynt. En rød Tønde ligger 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. N. fra Azedo Pynt. En sort og rød vandret sribet Tønde med Ballon ved 19 Fods Klippen, 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. N. 72° V. fra Cross Pynt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Østerrig-Ungarn. Fasana-Kanal. I Fasana-Kanal er udlagt to pyramideformede Skydeskiver. Den ene ligger i Mærket Peroj overet med Briani Minor, 3 Kbl. fra Land, og den anden 2 Kbl. NV. for den første.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Shimonoseki Strait. Den 1ste April 1902 forandres følgende Tønder i og Ø. for Shimonoseki Strait saaledes:

Den røde Spidstønde med Ballon, 12 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 66° Ø. fra He Saki (Isaki) Fyr, ombyttes med en sort Spidstønde med Cylinder.

Spidstønden med Ballon, 11 Kbl. N. 16° Ø. fra He Saki Fyr, ombyttes med en rød og hvid vandret sribet Spidstønde med Kors.

Spidstønden med Ballon, 13 Kbl. N. 38° V. fra He Saki Fyr, ombyttes med en sort Spidstønde med Cylinder.

Den rød og sort lodret sribede Spidstønde med Ballon, 11 Kbl. N. 43° V. fra He Saki Fyr, ombyttes med en rød Spidstønde med Trekant.

He Saki Fyr ligger paa 33° 57' N. Br. 131° 1, Ø. Lgd. Den røde Stumptønde med Ballon, 6 $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 77° Ø. fra Observations Pladsen, Shimonoseki, ombyttes med en rød og hvid vandret sribet Stumptønde med Kors.

Observations Pladsen ligger paa 33° 57' N. Br. 130° 56' Ø. Lgd.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigt og sikkert
fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrt leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**

Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.

Tel. 3681.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Kjøbenhavns Børskurs d. 19. Febr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 ³ / ₄	95
Danmark		75	75 ³ / ₄
Norden.....	101 ³ / ₄	101 ³ / ₄	102
Kjøbenhavn	84 ³ / ₄	85	85
Carl.....		43 ¹ / ₄	43 ³ / ₄
Dannebrog		83 ¹ / ₄	83 ³ / ₄
Skjold.....		58	58 ³ / ₄
Urania		44	44 ¹ / ₂
Union		87 ¹ / ₂	88
Dampsk. af 1896		82 ¹ / ₂	83
Østasiatiske	99	99	99 ¹ / ₄
Østersøen	101 ¹ / ₂	101	102
Nordsøen		—	—
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.....		66	80
Dansk-russisk Dampsk... ..		—	—
Hejmdal		99	101
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		98	102
5 ⁰ / ₀ —		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.....		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.		90 ³ / ₄	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		98 ³ / ₄	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.....		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		97 ¹ / ₄	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 5 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		141	143
Privatbank		126 ¹ / ₂	126 ³ / ₄
Landmandsbank		126 ¹ / ₂	127 ¹ / ₂
Handelsbank		124	125
Grundejerbank	113 ¹ / ₂	113 ¹ / ₄	113 ³ / ₄
Burm. & Wain	76 ¹ / ₄	76	76 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.		108 ³ / ₄	109
Bryggeri Aktier.....	101—	100 ³ / ₄	101

Vekselkurser d. 18. Februar 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Februar 1902.

Russiske Noter	216.25
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ ⁰ / ₀ — Boden Kredit	—
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899.....	99.20
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats.....	97.40
4 ⁰ / ₀ — — 1890	85.75

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

Forenede Dampskibsselskab 4,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 14,000, „Carl“ 6,000, „Urania“ 12,000, „Union“ 20,000, „Dampskibss. af 1896“ 20,00, „Østasiatiske“ 32,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Vendila

afholder den aarlige Generalforsamling Lørdag den 8. Marts Kl. 7³/₄ Eftermiddag paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 8, Stuen.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Anvendelse af Overskudet.
- 4) Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 14. Februar 1902.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Cimbria

afholder den aarlige Generalforsamling Lørdag den 8. Marts Kl. 7 Eftermiddag paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 8, Stuen.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet for det forløbne Aar med Angivelse af Selskabets Status.
- 3) Forslag til Anvendelse af Overskudet.
- 4) Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 14. Februar 1902.

Bestyrelsen.

Det private Skoleskib „Georg Stage“

der uddanner sine Elever til Sømand for Koffardimarinen, agtes udsendt paa Togt fra Midten af April til September. Ansøgning om Optagelse indsendes inden 1ste Marts, adr.: Stiftelsen „Georg Stages Minde“, Ny Toldbodgade 43, K.

Ansøgningen skal indeholde Elevens fulde Navn, Forældres eller Værges Navn, Stilling, Adresse og Samtykke. Fødselsattest, Skolevidnesbyrd, Lægeattest, indeholdende foruden Oplysning om Helbred, tillige Meddelelse om Syn og Farvesans, samt andre Anbefalinger maa medfølge. Eleven skal være mellem ca. 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 1. Marts. Antages Eleven, bliver der senere tilsendt ham et Sæt Tøj af ovennævnte ensartede Paaklædning til Brug ved Konfirmationen, dersom han bor udenfor Kjøbenhavn; bor han i Kjøbenhavn, maa han selv afhente Tøjet.

Der kan tilstaa enkelte Elever Hjælp til noget af Ekviperingen, naar Ansøgningen indeholder Attest for Trang.

Elever fra Kjøbenhavn og Omegn skulle selv overbringe Ansøgningen Kl. 1 eller 6.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder sin ordinære Generalforsamling Søndagen den 2den Marts Eftermiddag Kl. 3 paa Hotel Svendborg i Svendborg, hvor det reviderede Regnskab vil blive fremlagt til Godkendelse og flere vigtige Sager, Sejlskibsfarten vedrørende, blive sat til Diskussion.

Bestyrelsen.

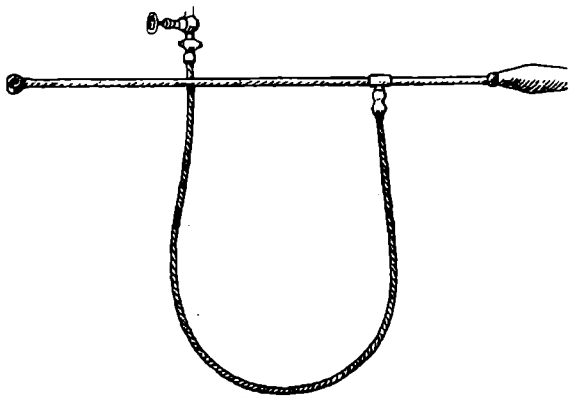
Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod ved Bolværket 16 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 90 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betaales 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 betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansespor 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 køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbansespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

**Lauritz Andersen & Co.,
Odense.**

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejskibe,

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

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskibe til billigste
Priser.

Reparation udføres omhygge-
ligt.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Kabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

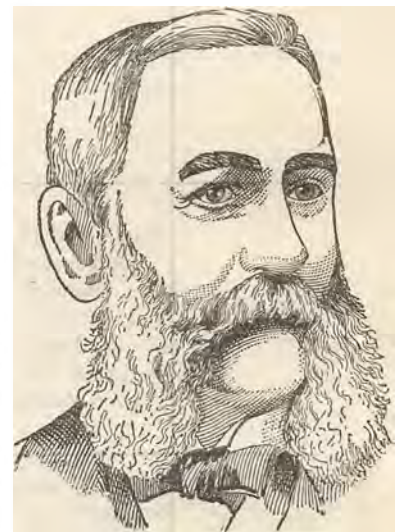
(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og
Farvhandl.

Havnegade 85. Nakskov.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver ner-
vøse- og Blodsygdomme hos Mænd,
sendes frit til enhver, som skriver
derefter.



Om nervøse- og Blodsygdomme
har man i Almindelighed hidtil
ikke haft megen Kundskab. Det er
et Faktum, at slige Sygdomme ofte
forekommer hos Mænd i alle Aldre
og alle Livsstillinger. Aarsagerne
til disse er meget forskellige, og de
findes beskrevne fuldstændig i illu-
strerede Bøger paa 100 Sider hver,
hvilke udgives af State Medical In-
stitute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika.
Bøgerne sendes til enhver, som skrivi-
ver efter dem, og de er vel værd
at læse, da de indeholder mange
vigtige og værdifulde Raad og An-
visninger for svage Mænd. Opgiv
derfor Navn og Adresse til State
Medical Institute, Nr. 376, Elektron
Building, Fort Wayne, Ind. N. Ame-
rika, og Bøgerne vil blive sendt Dem
paa dansk, omhyggeligt forseglede. Li-
dende anmodes ufortøvet om at skrive
i Dag.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 491. H. J. Aliphas.

Havnens Urtekram- &

Skibsprovianteringsforretning

anbefales enhver.

Hans Jensen,

Havnen Nr. 5,

Horsens.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

forbereder Elever saavel til
Fiskeskipper- som til Sætte-
skipperprøven. — Nærmere
Oplysninger meddeler Sko-
lens Forstander, Navigations-
lærer Hansen, eller Besty-
relsens Formand, Konsul
Christian Cloos.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 3.
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægterne § 21 fastsatte ordentlige
Generalforsamling Lørdagen den 22de Februar d. A. Kl.
6 Eftermiddag paa Foreningens Kontor, Holmens Kanal
Nr. 18, hvor foruden de sædvanlige Sager vil blive
foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Forslag fra Bestyrelsen om Bemyndigelse fra
Generalforsamlingen til Samme til i Aarets Løb at
optage Medlemmer af Foreningen, der ere over 40
Aar gamle, mod en af Bestyrelsen i hvert enkelt
Tilfælde fastsat Indtrædelsesafgift.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og
Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregn-
skaberne for 1901 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens
Kontor, hver Søndag fra 11¹/₂—2 fra den 4de Februar
d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over
Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa
Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 28 Januar 1902.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

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.)

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.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

LANDMANDSBANKEN

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

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmødgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

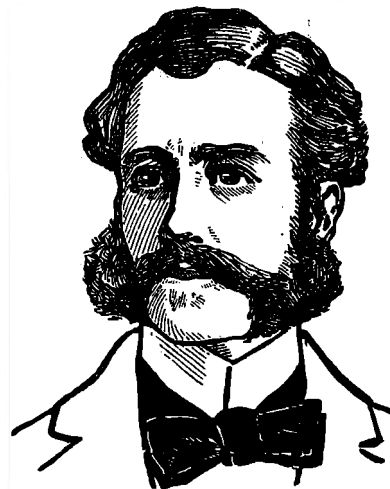
Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en
berømt medicinsk Videnskabsmand som
Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner
Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds
Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som
sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Gransk-
ninger og Studier af Fortidens støvede
Skrifter saavel som Eksperimenter paa
Nutidens Lægevidenskabs-Område, er
DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National
Bank Bygning i Fort Wayne, Ind.,
U. S. A., i Stand til at offentliggøre,
at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp
af en mysterisk Mixture, hvis Sammen-
sætning han alene kender, og som han
nu tillaver som Resultat af aarelang
Søgning efter dette livgivende Middel,
er i Stand til at helbrede alle og enhver
af de Sygdomme, som det menneskelige
Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl
om Doktorens Oprigtighed i denne Sag,
og de mærkelige Helbredelser, som han
daglig udfører, synes at være et temmelig
godt Bevis derom. Hans Paastande
grunder sig paa sund Fornuft og grundig
Erfaring under en mangeaarig Læge-
praksis. Det koster intet at prøve hans
mærkelige »Livseliksir«, som han kalder
sit Lægemedel, da han paa Anmodning
sender enhver Lidende nok deraf til at
overbevise sig om dens Evne til at hel-
brede; man løber derfor ikke mindste
Risiko. Nogle af de anførte Helbre-
delser er meget mærkværdige og vilde
næppe tros, hvis ikke paalidelige Per-
soner afgavde Vidnesbyrd derom. Halte
har kastet væk Krykkerne og gaaet om-
kring efter at have benyttet Lægemedlet
to eller tre Gange. Syge, der var bleven
opgivet som uhelbredelige af Stedets
Læger, er bleven gengivet Helbred og
Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi,
Hjærtesygdom, Nyre-, Blod- og Hud-
sygdomme samt Blæreonder forsvinder
som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk,
Nervositet, Febersygdomme, Tæring, Ho-
ste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit
og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne
eller andre Livsorganer fjernes paa for-
bavsende kort Tid. Delvis Lamhed,
Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra,
Hjærtesyge og Hæmorrhoider kureres
hurtigt og varigt. Dette Middel renser
hele Systemet, Blodet saavel som Celle-
vævet, genopretter normal Nervekraft,
Blodcirkulation og fuldstændig Helbred
næsten øjeblikkelig. Der er ingen
»Personsanselse« hos Livets Elixir —
alle og enhver har samme Nytte deraf.
Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes
frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken
Sygdom De lider af, og et sikkert
Middel derimod vil blive sendt Dem
frit med omgaende Post.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

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 & Hølsingers Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Odense. Nielsen & Sven-
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 20. Februar 1902. — Sø- og Handelsretsdomme. — „Frihavnsregulativet“. — Fragtmarkedet. — Et Interview. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Brede 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 %

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 9.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Februar 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.
Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:
Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Telefon: Frihavn 59.
Trækompagniet.
Kjøbenhavns Frihavn.
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.



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

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.
Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.
Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

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

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

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

Babeock & Wilcox
Land- og Rørkedler
Marine samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

**Fiskeskipperskolen
i Frederikshavn**
forbereder Elever saavel til
Fiskeskipper- som til Sætte-
skipperprøven. — Nærmere
Oplysninger meddeler Sko-
lens Forstander, Navigations-
lærer Hansen, eller Besty-
relsens Formand, Konsul
Christian Cloos.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet
elegante Uniformshuer.



Ny Carlsberg Øl.

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

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved
Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.
Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.
Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Møllgade 48, Ilge ved Havnen, Aarhus.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

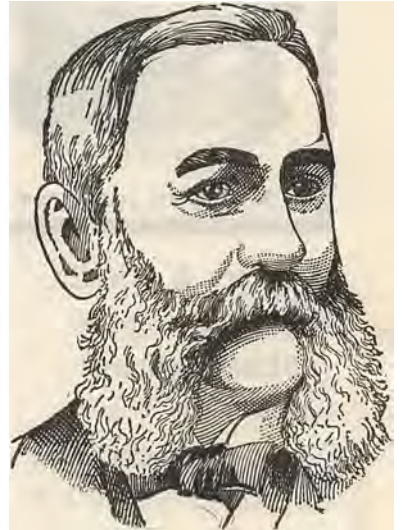
Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.



Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1889.
Tilkendt Guldmedaille og højeeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.
Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver ner-
vøse- og Blodsygdomme hos Mænd,
sendes frit til enhver, som skriver
derefter.



Om nervøse- og Blodsygdomme
har man i Almindelighed hidtil
ikke haft megen Kundskab. Det er
et Faktum, at slige Sygdomme ofte
forekommer hos Mænd i alle Aldre
og alle Livsstillinger. Aarsagerne
til disse er meget forskellige, og de
findes beskrevne fuldstændig i illu-
strerede Bøger paa 100 Sider hver,
hvilke udgives af State Medical In-
stitute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika.
Bøgerne sendes til enhver, som skri-
ver efter dem, og de er vel værd
at læse, da de indeholder mange
vigtige og værdifulde Raad og An-
visninger for svage Mænd. Opgiv
derfor Navn og Adresse til State
Medical Institute, Nr. 376, Elektron
Building, Fort Wayne, Ind. N. Ame-
rika, og Bøgerne vil blive sendt Dem
paa dansk, omhyggeligt forseglede. Li-
dende anmodes ufortøvet om at skrive
i Dag.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsor.
Faas overalt.

Er „Moss-Rose“-Tobakken
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Tobakkeren, og påtrykt selve Om-
vægs-papiret.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 27. Februar 1902.

Af omstaaende Referat af de tyske Søfartsforeningers (Den nautiske Forenings) Aarsmøde vil man se, med hvilken Lidenskab Spørgsmaalet om Kommandoer til Roret fremdeles diskuteres i vort sydlige Naboland. Det er klart, at Interessen for det fremdeles er lige levende, skønt der paa dette Omraade efterhaanden er skabt et Virvar, der forekommer næsten haabløst. Ophavsmanden til dette Virvar er den tyske Orlogsmarine, der i sin Tid egenmægtigt gav de gamle Kommandoer til Roret en Betydning, modsat den hidtil anvendte. Saa fulgte de to største Dampskibsselskaber efter med de ny Kommandoer „Højre“ og „Venstre“, som man tænkte sig som en Overgangsform til Orlogsmarinens Kommandoer. Og under alt dette har den største Del af den tyske Handelsmarine fastholdt de gamle Kommandoer i deres gamle Betydning. Imidlertid synes Stemningen for „Højre“ og „Venstre“, ikke som en Overgangsform, men som endelig indførte, at være stigende, og det ovennævnte Aarsmøde gav med stort Flertal disse Kommandoer sin Tilslutning. Det mærkeligste herved er, at man i Tyskland slet ingen Betænkelse synes at nære ved i dette Spørgsmaal at gaa sine egne Veje. Talsmændene for de i og for sig naturlige Kommandoer „Højre“ og „Venstre“ vil have dem indførte, enten de andre Nationer gør det samme eller ikke, ja de synes end ikke at lægge synderlig Vægt paa, at der skal arbejdes for en international Overenskomst, og de anser det øjensynlig ikke for forbunden med større Fare for Sikkerheden paa Søen, at en saadan ikke findes. Det kan ikke nægtes, at der er en vis Konsekvens i dette Standpunkt, men det er dog et Spørgsmaal, om det virkelig lader sig gennemføre i den tyske Handelsmarine, og selv om dette lykkes, vil denne og Orlogsmarinen benytte forskellige Kommandoer, idet denne sidste erklærer ikke at kunne bruge „Højre“ og „Venstre“.

Spørgsmaalet har ikke i Øjeblikket Aktualitet her i Danmark, hvor de gamle Kommandoer med deres hævdivundne Betydning benyttes i praktisk talt alle Skibe; kun i et enkelt dansk Selskab, „Det østbornholmske Dampskibsselskab“, har man i flere Aar benyttet „Styrbord“ og „Bagbord“ i modsat Betydning, altsaa betegnende den Side, til hvilken Skibet skal dreje. Men det har megen Interesse at følge Bevægelsen i Tyskland, fordi man der vil bryde ny Baner paa Trods af det Standpunkt, de fleste andre Nationer og da navnlig den største Sømagt, England, indtager. Det er dog sikkert tvivlsomt, om det, skønt der paa det nu afsluttede Aarsmøde var et ret stort Flertal for den vedtagne Beslutning, vil lykkes at komme bort fra den herskende Forvirring. Og fortsættes denne, skal det ikke friste andre Nationer til i dette Spørgsmaal at følge Tysklands Eksempel ved at gaa paa egen Haand.

Paa det samme Aarsmøde vedtog Den nautiske Forening at opfordre den tyske Regering til at indgaa til den danske med en Skrivelse om at faa anlagt en Tilflugtshavn ved Nexø. Naar denne Skrivelse kommer, vil den i den danske Regerings Arkiv finde den samme Forenings Opfordring af 1889 om at faa en Nødhavn ved Rønne. Den danske Regering kommer altsaa virkelig i en lidt vanskelig Situation. Maaske klarer den sig ved at spørge de danske Søfartsorganisationer om deres Mening, maaske lader den begge Skrivelser hvile i broderlig Forening i sit Arkiv, indtil vore hjemlige Foreninger mulig ønsker dem frem. I begge Tilfælde vil man se, hvor unyttig denne Omvej gennem Tyskland var.

Det i vort sidste Nummer udtalte Haab om, at man ved Skattelovforslagenes Behandling i Rigsdagen maa enes om helt at fritage Aktieselskaber for Skat til Staten, synes at have Udsigt til at gaa i

Opfyldelse. De herom stillede Ændringsforslag anbefaledes ved Lovforslagenes anden Behandling i Folkethinget varmt af Forslagsstillerne og de tiltraadtes af Finansministeren. Paa Ordførerens Opfordring blev Ændringsforslagene tagne tilbage, for at blive nøjere overvejede inden tredje Behandling.

Ifølge et Cirkulære af 25. f. M. fra Finansministeriet i Washington er De forenede Staters Signalstationer bemyndigede til, trods den ny Signalbogs Indførelse, at modtage Signaler efter den gamle Signalebog, saafremt de ikke kan aflæses efter den ny Signalebog, men giver Mening efter den gamle.

Det danske Dampskib „Antwerpen“, tilhørende D. F. D. S. og ført af Kaptajn P. Andresen, har Fredag d. 31. Januar bjærget Besætningen fra amerikansk Skonnert „A. E. Whyland“, hjemmehørende i Gloucester, Mass., paa 45,37 Gr. N. Br. 57,32 Gr. V.L. Kl. 9 om Formiddagen observeredes fra „Antwerpen“ en Skonnert med Nøddflag. „Antwerpen“ styrede efter den, og Skonnerten signaliserede, at Mandeskabet vilde bjærges, da Skibet var læk og helt overiset; det havde desuden lidt alvorligt Havari paa Rigningen. Det blæste op til en Storm fra N. V. med Snebyger og høj Sø, saa der i Øjeblikket intet kunde gøres med Baad. „Antwerpen“ forblev derfor i Nærheden af Skonnerten for at afvente bedre Forhold, samt gjorde al Ting klar ved Baadene. Kl. 1 Eftm. efter en haard Snebyge løjede Vinden noget af, og Søen blev roligere. „Antwerpen“ manøvrerede nu henimod Skonnerten, og Styrbords Baad sattes ud, bemanded med 2. Styrmand og 4 Matroser. Alle var forsynede med Rødningsbælter, og der var desuden nogen Olje i Baaden til eventuelt at dæmpe Søen med. Bjærgningen lykkedes over al Forventning, men ved Indsætningen af Baaden skete et mindre Uheld, idet Baaden blev slaadet itu mod Skibssiden af en svær Sø. Den medgivne Olje gjorde god Fyldest.

Skonnerten var paa Rejse fra Bay of Islands N. F. til Gloucester med en Ladning frossen Sild. Kaptajnen forklarede, at Skonnerten havde drevet om i 4 Dage, og at en Mand af Besætningen var skyllet over Bord. De øvrige 7 Mand var meget udmattede af Arbejde og Kulde, og flere af dem havde Frostskaar. De er alle blevne landsatte i Boston.

Et sjældent Jubilæum, som det vel er værd at gøre opmærksom paa, fejredes d. 22. ds. Paa denne Dag havde nemlig Maskinmester P. Christensen i 30 Aar sejlet med „Det forenede Dampskibsselskabs“ Damer „Horsens“, dels som Assistent og dels som Mester. Maskinen har i denne lange Aarrække haft samme Kedel, et vistnok ret enestaaende Tilfælde.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe indskærper sine Medlemmer:

Slut ikke fra Kjøbenhavns Frihavn, uden at bestemt Ladetermin opgives.

Konnossementet.

L. A. Grundtvig: Konnossementet. En særetlig Studie, 1. Del.

Vor juridiske Literatur er fornylig bleven beriget med det første selvstændige Arbejde om det for Søtransporten saa betydningsfulde Dokument Konnossementet (en anden Del udkommer senere). For Arbejdets videnskabelige Betydning er jo den Omstændighed Borgen, at det er antaget til Forsvar for den juridiske Doktorgrad, men praktiske Folk ser ofte med megen stor Skepsis paa rent teoretiske Arbejder, selv fra Omraader, hvor Kund-

skab er dem uundværlig, og man træffer ofte i saadanne Kredse Tilhængere af den gamle Definition, at Teori er noget, som ikke er praktisk. At Teoretikere og Praktikere staa saa uforstaaende overfor hinanden er et Misforhold, da de jo er hinanden uundværlige, og man maa derfor med Glæde gribe enhver Tilnærmelse til Forstaaelse imellem dem. Fra juridisk, videnskabelig Side skulde dette da ske ved Affattelsen af livlige og let læselige Arbejder med en saa lidet halsbrækkende Terminologi som muligt. Til at opfylde denne Mission kan det foreliggende Arbejde ikke siges at være særlig godt egnet. De fleste Praktikere: Købmænd, Redere, Skibsførere o. s. v., som kunde ønske at bøde paa deres mangelfulde Viden i Konnossementsspørgsmaal, vil utvivlsomt hurtigt lægge Bogen fra sig og foretrække at give Afkald paa Problemerkens Udredning, naar den skal tilegnes med saa meget Hovedbrud, og først naar Nødvendigheden byder det, vil de gribe efter Bogen og deri finde den kyndige og grundige Vejleder i ofte meget indviklede Spørgsmaal, som den i Virkeligheden er. Men det maa jo erindres, at Arbejdets Formaal har været rent videnskabeligt, og at det ikke har til Øjemed at tjene Praktikere til Underholdningslekture.

Det er ikke Hensigten med denne Anmeldelse at komme ind paa en Kritik af Bogen i sin Helhed. Det ligger dels udenfor Anmelderens Competence, dels vilde det næppe kunne tænkes at interessere Størstedelen af dette Blads Læsekreds. Hensigten hermed er at henlede den praktiske Verdens Opmærksomhed paa et Afsnit af Bogen (Side 230—285), som i Øjeblikket har en ganske særlig Interesse, idet det behandler et i den senere Tid meget omdebatteret Æmne, nemlig de ansvarsbefriende Klausuler i Konnossementerne (negligence clause). Efterat Højesteretsdommen i „Hasland“ Sagen for et Par Aar siden havde sat Sindene i Bevægelse her hjemme, opstod der en Diskussion om Spørgsmaalet, som fremkaldte skarpe Indlæg fra Købmandstandens Side, og det er saa langt fra, at Lidenskabens Bølger har lagt sig, at man stadig i Købmandskredse hører Udfald imod de skamløse Redere, og alle gode Magter kaldes frem for at værne den betrængte Købmandsstand imod Redernes Overgreb. Det er velgørende ovenpaa de mange ensidige Udtalelser, som denue Diskussion fremkaldte, at læse Hr. Grundtvigs rolige og kyndige Udvikling af Spørgsmaalet, og hans Synspunkter er fremsatte med en saa overbevisende Styrke, at de kun giver Plads for meget faa Indvendinger.

Hr. G. indleder med at sige, at de ansvarsbefriende Klausuler i moderne Konnossementer har udvidet sig saaledes, at Konnossementerne, som man har sagt, snart ikke kan siges at indeholde anden Forpligtelse for Rederen end den at oppebære Fragten. Det skal ikke nægtes, at denne Bemærkning ofte kommer Sandheden meget nær. Men det maa, som Hr. G. fremhæver, erindres, at saa abnorme Tilstande har sin Grund i praktiske Forhold, som med Udviklingens Nødvendighed drev Spørgsmaalet den Vej. At Forholdet er abnormt, kan selv den dristigste ikke nægte. Det er jo ikke noget ganske almindeligt, at den ene betror den anden sit Gods uden i Virkeligheden at faa nogenomhelst Garanti for, at blot den rimeligste Omhu vil blive udvist for overhovedet at bevare Godsets Værdi. Det Spørgsmaal, som da uvilkaarligt fremstiller sig, naar saa abnorme Tilstande er naaede, er, om der da ikke fra Lovgivningsmagtens Side kunde være Anledning til at gribe begrænsende ind paa den ellers i saa stort Omfang af Domstolene anerkendte Kontraktfriheds Omraade med Tvangregler om Ansvarets Fordeling, saaledes som det er sket i De nordamerikanske Fristater med den bekendte Harter Act, der fritager Rederen for Ansvar for Navigationsfejl, men paalægger ham Ansvar for bl. a. „negligence, fault or failure in proper loading, stowage, custody, care, or proper delivery of merchandises“, uanset om han ved en Konnossementsklausul har fritaget sig derfor.

Angaaende den historiske Udvikling af de ansvars-

befriende Klausulers Tilblivelse retter Hr. G. (Side 271) et Angreb paa Rederne, som ikke er fuldt ud retfærdigt. Han siger: „En vis Hensynsløshed kan Rederne ganske vist ikke siges fri for at have udvist. Den bestaar i den Dristighed, hvormed de har gjort hele dette Spørgsmaal, der egentlig er et Certepartispørgsmaal, til et Konnossementsspørgsmaal“. Og han udvikler, hvilke Kampfordele dette kunde have for Rederne. Hr. G. overser her den Omstændighed, at Arnestedet for Kampen om de vidtgaaende ansvarsbefriende Klausuler er Stykgodsbebringningens Omraade, fordi Savnet af saadanne Klausuler her for Rederne er ganske særlig føleligt, men ved saadanne Befragtninger foreligger jo meget ofte intet Certeparti, og Spørgsmaalet kan da af gode Grunde ikke blive andet end et Konnossementsspørgsmaal.

Som Hr. G. fremhæver, er det i Realiteten et rent Pengespørgsmaal imellem de kontraherende Parter, om Rederen skal bære Ansvar for Besætningens Fejl og manglende Agtpaagivenhed overfor Ladningen, eller fraskrive sig det. Det er opstaaet paa den Maade, at Rederne af Konkurrencen blev tvungne lavere og lavere ned i Fragt og til Gengæld søgte at formindske det Ansvar, de paatog sig, som blev yderligere byrdefuldt, efterhaanden som Søtransportforholdene udviklede sig med rivende fart, saa at der stilledes ganske anderledes besværlige Krav til dem end tidligere. Det maa da antages, at Købmændene har opnaaet en Fragtreduktion, som svarede til Omfanget af det Ansvar, hvorfor Rederne befriede sig. Som Forsikringsforholdene har udviklet sig, maa endvidere den Omstændighed fremhæves, at der nu til Dags intet er i Vejen for, at enhver af Parterne kan dække sig imod Tab af denne Natur igennem Forsikring, Rederne, saafremt de skal bære Ansvar, og Købmændene, saafremt Rederne fraskriver sig det. Dette bidrager, som Hr. G. fremhæver, mægtigt til at tage Brodden af Ladningsejernes Klager. Men her bliver da et nyt Spørgsmaal at undersøge: hvem der i Længden maatte kunne antages at opnaa Forsikring paa billigste Vilkaar, Rederne eller Købmændene. Heri ligger nemlig en Interesse for Publikum, idet den eventuelle Forskel bliver betalt af Konsumenterne igennem Varesernes Fordyring. Dette er, som Hr. G. udførligt udvikler, særdeles vanskeligt at besvare. Det kan dog vistnok siges, at nogen stor Betydning for de udenfor Kontraktforholdet deraf bestemte økonomiske Interesser næppe vil kunne paavises, og man finder overhovedet ad denne Vej vanskeligt Motiver til Lovgivningsmagtens Indskriden.

Der er imidlertid fra juridisk Side ofte angaaende Følgerne af Ansvarsfrihedsklausulerne rejst Betæneligheder af en hel anden Art. Man har indvendt, at det kunde befrygtes, at Sømandsstandens Aarvaagenhed og Samvittighedsfuldhed skulde svækkes, naar den fuldstændig manglede Impuls til at gøre sin Pligt overfor betroet Gods. Dette vilde influere paa Omfanget af Tabene ved Søtransport, og det kunde tænkes at forøge Farerne for Tab af Menneskeliv paa Søen. Og Samfundet har en Interesse i, at dette ikke sker. Imod denne Betragtning kan det ikke indvendes, at naar Rederne nu kan forsikre sig imod Tab ved Besætningens Fejl og manglende Agtpaagivenhed overfor Ladningen, saa vil Bevidstheden om Rederens Dækning imod saadanne Tab berøve Sømandsstanden den fornødne Impuls i samme Grad som, naar Rederne har fritaget sig for et saadant Ansvar igennem en Konnossementsklausul. Dette er nemlig ikke helt korrekt. Rederens Dækning for Tab af denne Natur maa jo i hvert enkelt Tilfælde, naar det skal dækkes igennem Forsikring, betales med et Præmievederlag, som det kunde være af Interesse at spare eller formindske, og man kan derfor ikke sige, at Sømandsstanden i dette Tilfælde var uden Impuls til at anvende Omhu overfor Ladningen. Selv om man nu vil være saa optimistisk at tro, at Sømandsstandens Niveau ingenlunde sænkes ved den nuværende Tingenes Tilstand, saa kan det ikke nægtes, at det vilde være en i alle Henseender sundere Ordning af Søtransportforholdene, naar Rederne ikke

var uden Ansvar for Besætningens manglende Agtpaagivenhed overfor Ladningen. Praktikere og Teoretikere vil vistnok være lige enige om at indrømme dette.

Det er dog vistnok et stort Spørgsmaal, om der alt i alt kan siges at være tilstrækkelige Motiver til, at Lovgivningsmagten behøver at skride ind med Tvangsregler om Ansvars Fordeling, f. Eks. af en lignende Natur, som de i Harter Act nævnte, i hvert Tilfælde som Forholdene nu er. Men det maa erindres, at Udviklingen jo kunde tage en saadan Retning, at de Betæneligheder, som er fremsatte imod Ansvarsfrihedsklausulerne, kunde melde sig med forøget Styrke. Imod en eventuel Lovgivning paa dette Omraade taler ogsaa den Vanskelighed, som Spørgsmaalets internationale Karakter frembyder. Det er betænkeligt f. Eks. for et enkelt lille Land som Danmark at vedtage en saadan Lov, og Udsigterne for en international Lov paa dette Omraade kan vel nok siges for Øjeblikket at være meget smaa. Hertil kommer ogsaa Vanskeligheden ved at finde en virkelig rationel Skillelinje for Ansvars Fordeling. Hr. G. stiller sig, vistnok med Rette, meget skeptisk overfor Muligheden af Lovgivningsmagtens Indskriden i en nær Fremtid. Men der er al mulig Grund til at stille sig forstaaende overfor Bestræbelserne for en tilfredsstillende international Ordning af dette saa betydningsfulde Spørgsmaal. Dette Standpunkt, tror jeg, indtages af de allerfleste, saavel i Praktikerens som i Teoretikerens Lejr.

Imidlertid føres Kampen paa det praktiske Livs Arena. At Købmændene med de gode Motivers Medbør ad Overenskomstens Vej ved Sammenslutning vil kunne naa at faa fjernede altfor haarrejsende Klausuler fra Konnossementerne er jo tænkeligt, om end ikke meget sandsynligt. Og hvert Aar, der gaar, hvor Følgerne af den nuværende Tilstand ikke har været alt for slæmme, er kun skikket til at besværliggøre de Reformers, som skal naas ad den mindelige Overenskomsts Vej.

A. T.

De tyske Søfartsforeningers Aarsmøde

afholdtes d. 17. og 18. ds. i Berlin under Ledelse af Gehejmerraad Sartori fra Kiel. Et stort Antal af disse Foreninger har en fælles Repræsentation i den tyske nautiske Forening, og det var denne, der under stor Tilslutning holdt sit 33te Aarsmøde. De mange Spørgsmaal, der stod paa Dagsordenen, traadte ganske i Baggrunden for Behandlingen af det i Tyskland saa omstridte Spørgsmaal om

Kommandoen til Roret,

og Forhandlingerne havde, skønt dette Spørgsmaal forud har været saa grundig debatteret, ikke ringe Interesse. Vi gengiver, idet vi benytter „Hamb. Börsen-Halle“s Referat, deres Hovedpunkter.

Direktør i „Norddeutsche Lloyd“ Leist af Bremen var Indleder og gav en historisk Oversigt over denne Sags Udvikling. Indførelsen af en ny Kommando til Roret (der bibeholder de gamle Betegnelser „Styrbord“ og „Bagbord“, men lader dem betegne Retningen, til hvilken Skibets Forende skal drejes) i den tyske Orlogsmarine havde skabt en Tilstand af Usikkerhed, idet Handelsmarinen fastholdt den gamle Kommando med en stik modsat Betydning af de to Ord. Nordd. Lloyd besluttede derfor i 1891 at afskaffe den gamle Kommando i sine Dampere og at optage det af Orlogsmarinen fastslaaede Princip, men i Modsætning til denne foreløbig at bruge Betegnelserne „Højre“ og „Venstre“, idet man frygtede for, at det vilde skabe Forvirring og farlige Situationer straks at bruge de gamle Betegnelser med modsat Betydning. Hamburg—Amerika Linjen gik samme Vej, og Taleren hævdede, at man ingen Grund har haft

til at fortryde denne Foranstaltning, idet Kommandoen „Højre“ og „Venstre“ aldrig har foranlediget nogensomhelst Fejltagelse; den havde i de to Selskabers Skibe hurtig fortrængt de gamle Kommandoer, der er gaaet ud af Kød og Blod hos baade Officerer og Mandskab. Haabet om, at den hele tyske Handelsmarine skulde følge det her givne Eksempel, var imidlertid bleven skuffet, idet med faa Undtagelser Rederierne holdt fast ved den gamle Kommando, og derved fremkom det opbyggelige Syn med tre Rorkommandoer i Brug i det tyske Rige: Orlogsmarinen med den ny Kommando, nogle større Dampskibsselskaber med „Højre“ og „Venstre“ og Resten med det gamle, forældede „Styrbord“ og „Bagbord“. Det er en Tilstand, ved hvilken vi maa skamme os, og som vi snarest maa komme bort fra. „Der Verein der Reder des Unterwesergebietes“ har nu besluttet fra 1. Juli 1902 at antage Orlogsmarinens System og som en Overgangsform straks at indføre „Højre“ og „Venstre“, og vi maa nu søge at faa en for Orlogs- og Handelsflaaden fælles Kommando. Nordd. Lloyd vil intet Øjeblik betænke sig paa at indføre Orlogsmarinens Kommando i sine Skibe, og Selskabet finder heri Tilslutning hos et stort Antal af dets dygtigste og mest erfarne Kaptajner. Paastande om, at Amerika og England vil fastholde deres „Starboard“ og „Port“, og at der derved opstaar farlige Situationer ved Anløb af engelske og amerikanske Havne, mener vi ikke bør afskrække os. Taleren henviste her til Frankrig, hvor den tyske Orlogskommando har været brugt i seks Aar i baade Orlogs- og Handelsflaaden, til Østrig og Italien, hvor den har været brugt i umindelige Tider, og disse Landes Skibe befarer dog ogsaa engelske og amerikanske Havne, uden at denne Rorkommando kan paavises at have medført nogen Ulykke. Orlogsmarinen kunde ikke indføre „Højre“ og „Venstre“, fordi den bruger disse Betegnelser i en Række andre Forbindelser, og vi maa derfor acceptere dens Kommandoord. Om dette nu kan gennemføres inden 1. Juli i Aar, kan vel være tvivlsomt, og Tidsfristen bør maaske sættes til 1. Juli 1904, naar der saa kan opnaas Enighed. Regeringerne i Preussen, Oldenburg og Bremen har udtalt sig for en saadan Ordning, og de repræsenterer den største Del af den tyske Handelsflaade, saa at den endelige Indførelse af Orlogsmarinens Kommando kun vil være et Tidsspørgsmaal. Taleren foreslog sluttelig en Resolution, ved hvilken Foreningen udtaler sig for, at Orlogsmarinens Kommando indføres i Handelsmarinen fra 1. Juli 1904, og at man som Overgangstilstand straks indfører Kommandoerne „Højre“ og „Venstre“.

Inspektør Polis fra Hamburg gjorde gældende, at ikke mindre end 1,417 farende Skibsførere og Officerer i Handelsmarinen havde udtalt sig for Kommandoordene „Højre“ og „Venstre“, men samtidig imod Orlogskommandoen; han vilde kunne fremlægge over hundrede Udtalelser fra Skibsførere, der anser denne for farlig, men som ikke nok kan rose „Højre“ og „Venstre“, for hvilke Kommandoord der er en overvældende Stemning i Handelsmarinen, og som denne ønsker ikke som en Overgangskommando, men som definitivt fastslaaet. Saa længe andre Nationer bruger „Styrbord“ og „Bagbord“ i deres hidtidige Betydning, er det umuligt for den tyske Handelsmarine at antage Orlogskommandoen med den modsatte Betydning af disse Ord. England, Amerika, Danmark, Holland og Norge bruger den gamle Kommando baade i Orlogs- og Handelsmarinen, Rusland, Belgien og til Dels Frankrig derimod kun i Handelsmarinen. Til disse Landes Havne gør tyske Skibe aarlig c. 20,000 Rejser, paa hvilke de stadig betjenes af vedkommende Lands Lodser. Hvis man antager, at der paa disse Rejser gennemsnitlig anløbes 3 forskellige Havne, og at Skibene for hver af disse ofte betjenes af flere Lodser, tager man ikke fejl, naar man anslaaer det Antal fremmede Lodser, der betjener tyske Skibe i Udlandet,

til 8 Gange 20,000 eller 160,000 aarlig. Alle disse Lodser bruger stadig „Styrbord“ og „Bagbord“ i den gamle Betydning, hvilket vil sige, at paa c. 450 tyske Skibe i Udlandet bruger de daglig den gamle Kommando. Og saa skulde vi acceptere vor ny Orlogskommando med lige den modsatte Betydning af Ordene! Desuden har vi tilstrækkelige Beviser for, at de udenlandske Lodser villigt og uden Fejltagelse bruger „Højre“ og „Venstre“ baade i deres eget og i vort Sprog. Vi kan ikke heller af vore egne Lodser forlange, at de skal bruge Orlogskommandoen, naar det langt overvejende Antal af de Skibe, de betjener, bruger den gamle Kommando. Orlogsmarinens Stilling er en ganske anden, fordi den aarlig kun har 110—120 Skibe og Fartøjer i Søen, der ofte kan undvære Lodser, hvor Handelsskibene maa have dem. Ogsaa Søassurandørerne i Hamburg er stemte for „Højre“ og „Venstre“ som blivende Kommandoord. Taleren sluttede saaledes: Vi fordrer en ensartet Kommando i hele Handelsflaaden, der ikke modvirker Orlogsflaadens, og den kan kun være „Højre“ og „Venstre“. Den skal ikke være en Overgangsform, men skal bibeholdes, indtil man opnaar en international Overenskomst mellem de søfarende Nationer paa dette Grundlag, hvad man især næppe nogensinde gør. Men det er ikke nok at forlange dette, thi vore tidligere Beslutninger i samme Retning har ingen Virkning haft. Vi maa derfor forlange Autoriteternes kraftige Støtte, navnlig Lods-væsenets, og Redernes energiske Bistand; de maa give Kaptajnerne Ordre til ubetinget at bruge Kommandoen „Højre“ og „Venstre“ paa deres Skibe. — Han foreslog en Resolution i Overensstemmelse hermed.

Understatssekretær Rothe, Repræsentant for Indenrigsministeriet, anbefalede Orlogskommandoens Indførelse og „Højre“ og „Venstre“ som en Overgangskommando.

Efter en levende Debat, under hvilken dog ikke fremkom Synspunkter væsentlig forskellige fra de ovenfor gengivne, skred man til Afstemning, ved hvilken den af Leist foreslaaede Resolution (om Indførelse af Orlogsmarinens Kommando) forkastedes med 25 Foreningers Stemmer mod 11 Foreningers, hvorefter Polis Forslag (om definitivt at indføre „Højre“ og „Venstre“ i alle tyske Handelsskibe) vedtoges med 25 Stemmer mod 11.

Undersøgelse af Søulykker.

Om dette Spørgsmaal, der i den senere Tid har været meget drøftet i tyske Søfartskredse, fremhævedes det, at efter Foreningens i 1884 fremsatte Plan skulde man indskrænke Antallet af Undersøgelser og Søretternes Antal, medens Antallet af disses nautiske Medlemmer skulde forøges. Man skulde dernæst søge de søfarende mere beskyttede mod Fratagelse af Næringsbevis. Der nedsattes en Kommission til Sagens videre Fremme.

Prøveanstalt for Ankre og Kæder.

Mødet udtalte et indtrængende Ønske om, at i Tyskland fabrikerede og paa tyske Skibe benyttede Ankre og Kæder skal prøves paa offentlige Prøveanstalter og efter et ensartet System.

Stormsignaler.

Mødet udtalte sig for en fortsat Forøgelse af Antallet af Stationer med Advarselssignaler for Storm, for en yderligere Udvikling af Stormsignalerne om Natten, og for at der til saadanne Signaler kun maa benyttes ensfarvede Lanterner. Det henstillede fremdeles, i Overensstemmelse med Washington-Kongressens Beslutning, til Rigsregeringen at søge Forstaaelse med de øvrige søfarende Nationer om et fælles Stormvarselssystem.

Tilflugtshavn paa Bornholm.

Hr. Hansen fra Kiel anbefalede varmt de danske Bestræbelser for at faa en Tilflugtshavn ved Nexø og efter hans Forslag vedtoges uden Diskussion følgende Resolution: „Anlægget af en tidssvarende Tilflugtshavn paa Bornholms Østkyst er i høj Grad ønskelig i Østersøfartens Interesse. Den danske Navigatørforenings Bestræbelser for at faa Nexø Havn udvidet og uddybet kan derfor kun anses for berettigede. Den tyske nautiske Forening henstiller til Rigskansleren at bringe den her fremsatte Opfattelse til den danske Regerings Kundskab.“

Den danske Skibsfart paa Hamburg 1901.

Udenrigsministeriet har tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende Afskrift af en Indberetning fra det danske Generalkonsulat i Hamburg, dateret d. 31. Januar 1902.

For selve Hamburgs Vedkommende stiller den indgaaende danske Tonnage sig som følger:

i 1899: 299 Dampskibe med	88,498	Reg.-Tons,
i 1900: 305 — — —	135,520	—
i 1901: 297 — — —	118,498	—
i 1899: 135 Sejlskibe — —	15,249	—
i 1900: 83 — — —	73,405	—
i 1901: 122 — — —	19,184	—

For Dampskibstonnagens Vedkommende hidrører Nedgangen i 1901 fra, at nogle af de store danske Dampere — som i 1900 var i langvarig Timecharter hos hamburgske Rederier — af og til af de hamburgske Rederier dirigeredes hertil; baade i 1900 og 1901 faldt over Halvdelen af Tonnagen paa Det forenede Dampskibsselskab med henholdsvis godt 69,000 og godt 65,000 Reg.-Tons; den overvejende Del falder i begge Aar paa Selskabets 3 faste Hamburgerruter (Esbjerg, østjyske Byer tilligemed Aalborg samt Kjøbenhavn).

Den store Nedgang i 1901 i Sejlskibstonnagen tilskrives her almindeligt — jfr. herved, at denne Tonnage i 1899 var endnu mindre end i 1901 — Tilfældighed; medvirkende er dog formentlig dels de sidste Aars betydelige Forlis indenfor Fanøflaaden — paa hvis større Skibe Nedgangen falder — og dels at Skibe af denne Type i 1901 jævnlige i oversøiske Havne fordelagtigere kunde slutte anden Fragt end Returfragt til Hamburg, som forøvrigt ejer en betydelig Del af Kapitalen i og „disponerer“ adskillige af disse Fanøskibe.

De mange smaa Sejlskibe, som har været her, er for en væsentlig Del gaaet herfra gennem Kielerkanalen til østersøiske og svenske Havne med Korn og Foderstoffer.

Frugtmarkedet.

Med Undtagelse af en Opgang i Kulfragterne til Middelhavet, navnlig fra Wales, ser Frugtmarkedet ellers, hvad Raterne angaar, nærmest ud som for en Uge siden, omendskønt der synes at være flere positive Ordre fremme. Begæret indskrænker sig dog overalt næsten udelukkende til prompt Tonnage, og enkelte Baade, som har befundet sig i passende Positioner for Kulbefragterne, har kunnet betinge sig højere Rater, saaledes f. Eks. Cardiff/Genua, som er bleven betalt med indtil 6/9, hvilket betegner en Stigning af omtrent en sh. pr. Ton i Løbet af otte Dage. Amerika har derimod stadig ingen Bedring at opvise, og førend der kommer rigtig Liv i dette Marked, kan der vist heller ikke blive Tale om nogen stabil Stigning andetsteds, thi Amerika maa gaa

i Spidsen, hvis det rigtig for Alvor skal nytte noget. Største Parten af al den megen Tonnage, som er bygget nærmest med Amerikafarten for Øje, er jo nu henvist til at søge Beskæftigelse andetsteds, og det er da en Selvfølge, at der herved opstaar en Depression. En Afslutning som 7/9 pr. Marts fra Baltimore til Genua med Kul eller prompt 7/6 Marseille illustrerer tilstrækkeligt, hvor daarlig det amerikanske Marked for Tiden er. Her i de mere hjemlige Farvande er Forholdene heller ikke oplivende, og selv om der arbejdes nok saa ihærdigt, er det yderst vanskeligt at sejle lidt Fortjeneste ind; i hvert Tilfælde skal der hurtige Rejser og hurtige Ekspeditioner til for at opnaa dette, men desværre sker det jo ikke altid, og som vi paa pegede forrige Uge er de Redere, der har lagt Dampere op, sikkert blevne sparede for baade Skuffelser og Tab. Der er ikke saa faa danske Dampere oplagte, og saaledes som Fragtforholdene ligger for Øjeblikket, er det vist ogsaa det bedste, de kan gøre, at blive liggende.

Det østlige Marked er for Risfragternes Vedkommende en Smule højere, og for Marts betales 23/9 à 24/ O. C. Pr. April er der endnu meget ringe Begær, dog er der sluttet et Par Dampere til 23/9. Calcutta er en Smule lavere paa Basis af 22/6 Jute pr. Marts til Dundee. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede og giver $4\frac{3}{4}$ Rupees til Colombo, $3\frac{3}{4}$ Madras. Fra Bombay er der yderst lidt at faa; der er sidst sluttet til 14/ Genua eller Marseille pr. Marts.

Sortehavet viser en lidt bedre Tendens, navnlig fordi der nu er en Del Begær fra Donauen, ligesom ogsaa Azoff nu begynder at fragte. I Odessa er der endnu 8/10 Dages „turn“, men der slutes kun lidt, og Raten er nærmest nominal paa Basis 8/6 til Rotterdam. Fra Nicolaieff er sluttet prompt Tonnage til $8/10\frac{1}{2}$ „any“, $9/4\frac{1}{2}$ Hamburg, og fra Sulina til 9/3 „any“, 9/9 Hamburg. Pr. Maj er der fra Sulina betalt 10/6 „any“, 11/ Hamburg. Fra Donauen slutes rask væk til 10/9 à 11/6 N. C. pr. Marts, og fra Azoff (Taganrog) betales 10/ „any“, 10/6 Hamburg pr. Marts/April. For Erts fra Poti kan faas 11/6 til Rotterdam, Antwerpen eller Dunkirk, og for Salt fra Eupatoria til Riga eller Libau c. 12/ pr. Ton.

Fra Middelhavet har der fundet færre Befragtninger Sted, og Raterne er overalt stadig utilfredsstillende. Hovedparten af Afslutningerne er for Erts, som giver 7/6 Limiona/Glasgow, 6/9 Chartagena/Glasgow, 8/ Huelva/Amsterdam, $8/1\frac{1}{2}$ Marbella/Workington, 9/9 Ergasteria/Kratzwick, alt med „free dispatch“. Alexandria er yderst flov og har til Hull sidst betalt 7/6 for Bomuldsfrø, en Rate, der kun kan give stort Tab. For Fosfat fra Sfax noteres uforandret 8/3 London, 8/6 Dublin, 8/9 Ipswich, og fra Bona 6/6 til Plymouth, 6/9 Kings Lynn. For Esparto fra Aguilas eller Almeria kan faas 14/6 til Skotlands Østkyst. Bilbao viser en ubetydelig Stigning og har sidst betalt $4/7\frac{1}{2}$ Middlesbro, 4/9 Stockton, 5/ Rotterdam eller Antwerpen, 5/ Glasgow, 7/ Kratzwick.

Nordamerika er fremdeles utilfredsstillende, og Raterne synes snarere at blive lavere end højere. Korn- og Bomuldsflaster mangler fremdeles, idet Transporten heraf næsten udelukkende besørjes af Rutebaadene. En ganske enkelt Baad pr. Marts er sluttet Savannah/Liverpool eller Manchester 22/6, som er en yderst tarvelig Rate. Paa Netto Charter gøres meget lidt; fra New York til Bordeaux betales 7/6, og fra Golfen er 9/ à 9/6 det højst opnaaelige til U. K. eller Kont. For Fosfat er der sluttet enkelte Dampere som følger: Fernandina/Stettin 14/3, Tampa/Nantes 15/ pr. Marts/April. Kulfragterne er elendige paa Basis af 7/6 à 7/9 til god Middelhavshavn. Træfragterne fra Golfen maa nærmest kaldes uforandrede, men Raterne varierer en Del efter Dampernes Størrelse og Position. Pr. Marts/April er betalt 87/6 til St. Nazaire og Rotterdam, endvidere indtil 81/3 til en direkte hollandsk Havn. Fra de kana-

diske Træpladser slutes jævnt til nærmest uforandrede Rater, nemlig Halifax/Englands Vestkyst 36/3 pr. Juni/Juli, 37/6 pr. Marts. Sidst nævnte Rate er ogsaa betalt fra St. John til Glasgow pr. Maj/Juni. Timecharter Forretning er fremdeles uden Liv, og Raten for store Baade i almindelig let transatlantisk Fart er ikke over 3/3 pr. Ton Dødvægt.

Argentina er yderst flov; Markedet er i Øjeblikket næsten ganske blottet for Ordre pr. Marts/April, og, som vi anførte forrige Uge, kan det, hvis der ikke indfinder sig lidt Begær, komme til at svie til de mange ubefragtede Baade, som nu er paa Vejen derud med Kul. En af de sidste Afslutninger var af en ganske prompt Baad Buenos Ayres/U. K. eller Kont. 13/, en sørgelig Fragt i Forbindelse med maaske kun 9/3 à 9/6 ud for Kul. Fra San Lorenzo Grænsen er sluttet nogle enkelte Marts Dampere til c. 17/ U. K. eller Kont., men det er tvivlsomt, om dette kan gentages. Bahia Blanca har sidst betalt 15/6.

Østersøen er uforandret livløs. Reval er stadig meget vanskelig at naa ind til paa Grund af Is, men der betales dog ikke mere end $10\frac{1}{2}$ d. à $11\frac{1}{4}$ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Flere Dampere, som var destinerede for Reval, har slet ikke kunnet naa denne Havn. I Libau er der ikke meget at gøre; Raten for Korn er uforandret 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen. Fra Windau skibes en Del Hør til Frcs. 17 Dunkirk eller Ghent, 14/ to Pladser paa Skotlands Østkyst. Riga er fremdeles lukket, og pr. f. o. w. gøres der saa godt som ingen Forretninger. For Sveller til Holland noteres 6/3 à 6/6 pr. Load. Fra Botten slutes ikke meget, da Rederne gennemgaaende ikke er tilbøjelige til allerede nu at acceptere de Fragter, som bydes pr. f. o. w., f. Eks. Hernøsand/Grangemouth 20/ D/B., Kronstadt/Grangemouth 18/ og andre lignende Rater. Til Hull er der pr. f. o. w. sluttet til 19/ fra Gefle, 22/ fra Sundsvall. For Sveller fra Memel noteres 5/9 pr. Load over Saisonen Maj/Oktobre.

Hvidehavet tager en Del Dampere til uforandrede Rater, nemlig 33/9 D/B. pr. f. o. w. til London (store Baade), og er der endvidere sluttet til 36/3 for mindre Baade til Cardiff. Til Grangemouth noteres 32/ og pr. Juli 37/ til Southampton.

Kulfragterne er, som omtalt, højere til Middelhavet, men i andre Retninger er de nærmest uforandrede. Begæret efter Tonnage er overalt godt, undtagen til Østersøen, hvortil Ordreerne er faa og Raterne smaa. Fra Cardiff betales nu 4/6 Lissabon, 4/9 Oporto, c. 6/9 Genua, Frcs. $7\frac{1}{2}$ Marseille, 7/ Venedig, 6/ Port Said, 6/3 Alexandria, 9/6 Colombo, 7/3 Teneriffe, 11/6 Rio Janeiro, 13/ Santos. Tynen er stille og for Øjeblikket er det højst opnaaelige 4/ à 4/3 Aarhus, $3/10\frac{1}{2}$ Hamburg, 5/9 Genua, 5/9 à 6/ Neapel, 6/3 Barcelona, 6/6 Oporto. Fra Firth of Forth $3/10\frac{1}{2}$ à 4/ Aarhus, 4/ Korsør, $4/7\frac{1}{2}$ Kiel, 4/3 Libau, 4/9 Lybeck.

Generalforsamlinger.

Den almindelige danske Skibsfører Forening af 1874 afholdt sin aarlige Generalforsamling d. 20. ds.

Formanden, Kaptajn Jacob Holm bød Velkommen.

Overretsprøkurator Steinthal dirigerede.

Formanden aflagde Beretning for Aaret 1901. Det havde for Foreningen været et meget roligt Aar. Men det er ret naturligt, efter at vi har faaet en Fællesrepræsentation for dansk Skibsfart, hvorigennem vi bringer de Sager frem, som vi arbejder for. For Øjeblikket er der nedsat en Kommission til Fremme af flere Spørgsmaal vedrørende Søfarten. Bestyrelsen har i Aarets Løb afholdt 11 Møder; 8 Medlemmer er afgaaede ved Døden.

Formanden gennemgik derefter de reviderede Regnskaber.

Skibsfører-Foreningens Kasseregnskab udviser en Indtægt af 3,959 Kr. 56 Øre, der fordeler sig paa følgende Poster: Saldo den 1. Januar 1901: 219 Kr. 68 Øre: do. Grundfond 400 Kr.; Renter af Grundfond 48 Kr., af P. Olsens Legat 60 Kr., af Beløbene i Sparekassen og Bikuben 23 Kr. 89 Øre. Enkekassens Kontorleje 450 Kr., Medlemskontingenter 2,442 Kr., Kontingentrestancer 42 Kr. Fra Enkekassen Halvdelen af Udgifterne i Marstal og Sønderho 245 Kr. 48 Øre. Makulatur 28 Kr. 51 Øre.

Udgiften fordeler sig saaledes: Leje af Lokalet 900 Kr.; Leje, Honorarer m. m. i Marstal 264 Kr. 42 Øre; do. do. i Sønderho 226 Kr. 54 Øre. Honorarer 940 Kr. Bøger, trykte Sager, Porto m. m. (derunder 200 Kr. til Fællesrepræsentationen) 544 Kr. 57 Øre. Abonnement og Avertissement 268 Kr. 88 Øre. P. Olsens Legat til 2 trængende Medlemmer 60 Kr. Kontant i Sparekassen af Grundfonden 400 Kr. Kontant i Sparekassen og Bikuben 355 Kr. 15 Øre. Balance 3,959 Kr. 56 Øre.

Status den 31. Decbr. 1901: Foreningen ejer: Kreditforenings-Obligationer (Grundfond) 1,200 Kr., do. (Legatmidler) 1,500 Kr. Sparekassebog (Grundfond) 400 Kr., do. 73 Kr. 21 Øre; Bikubebog 281 Kr. 94 Øre; Inventarium m. m. 3,000 Kr. Tilsammen 6,455 Kr. 15 Øre.

Sygekassens Regnskab viser en Indtægt af 4,811 Kr. 67 Øre, nemlig Saldo d. 31. Januar 1901: 4,113 Kr. 82 Øre, Renter af Obligationer 544 Kr., do. af Beløbet i Sparekassen 158 Kr. 85 Øre. Udgiften har været: Sygehjælp til forskellige Medlemmer 360 Kr., Porto og Omkostninger 10 Kr. 96 Øre. Kontant i Sparekassen 4,440 Kr. 71 Øre, Balance 4,811 Kr. 67 Øre.

Status d. 31. Decbr. 1901: Sygekassen ejer: Obl. Kreditforeningen af Grundejere 6,600 Kr. do. Østifternes Kreditforening 3,000 Kr., Sparekassebog med indestaaende 4,440 Kr. 71 Øre. Tilsammen 19,040 Kr. 71 Øre.

Enke- og Hjælpekassens Regnskab viser en Indtægt af 17,741 Kr. 68 Øre, nemlig: Saldo d. 1. Jan. 1901 5,013 Kr. 44 Øre. Kontingenter og Indskud af Medlemmer samt Love 3,679 Kr. Aarlig legerede Bidrag og Gaver 2,820 Kr. 35 Øre, Renter af Prioriteter 3,120 Kr., do. af Obligationer 2,780 Kr., do. af do. (Legatmidler) 172 Kr. 50 Øre, do. af Beløbene i Bikuben 116 Kr. 39 Øre. Husleje-godtgørelser 40 Kr.

Udgiften har været: Em. Z. Svitzers Legat til 4 Enker à 20 Kr.: 80 Kr. P. Olsens og Hustrus Legat til 3 Enker à 17 Kr. 50 Øre.: 52 Kr. 50 Øre. I Breiningers Sølvbryllups Legat til 1 Enke 40 Kr. Understøttelse i April til 114 Enker à 50 Kr.: 5,700 Kr., do. i Oktober til 116 Enker à 50 Kr.: 5,800 Kr., do. til 4 Børn à 20 Kr.: 80 Kr., do. til forskellige trængende Medlemmer 490 Kr., Porto og Omkostninger 189 Kr. 22 Øre. Leje af Kontorlokale 450 Kr., Honorarer 940 Kr., Halvdelen af Udgifterne Marstal og Sønderho 245 Kr. 48 Øre, kontant i Bikuben 3,674 Kr. 48 Øre, Balance 17,741 Kr. 68 Øre.

Enke- og Hjælpekassen ejer d. 31. Decbr. 1901: Prioritetsobl. i Ejendommen Willemoesgade Matr. Nr. 1552: 32,000 Kr., do. i do. Nørrebrogade Nr. 180: 28,000 Kr., do. i do. St. Hansgade 18: 14,000 Kr., Obl. jyske Landejend. samt Kreditf. og Kreditk.: 73,000 Kr., Bikubebog med indestaaende 3,674 Kr. 48 Øre. Joh. Jürgensens Legat, jyske Landejend.: 4000 Kr., Obl. Legatmidler, do. 2,500 Kr., do. Husejer Kreditkasse 1,500 Kr. Tilsammen 158,674 Kr. 48 Øre

Legatmidler til ugifte Døtre efter Medlemmer ejer d. 31. Decbr. 1901: 6,719 Kr. 62 Øre og har ydet Understøttelse til 6 ugifte Døtre à 40 Kr., ialt 240 Kr.

Af Johan Henrik Forbæchs Legat, der ejer 2,540 Kr. 68 Øre, er der ydet 2 Enker Understøttelse à 40 Kr., ialt 80 Kr.

Af Marie Tøndering, født Johansens Legat, der ejer 5,298 Kr. 33 Øre, er der ydet 2 Enker Understøttelse à 100 Kr., ialt 200 Kr.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Formanden foreslog paa Bestyrelsens Vegne at fastsætte Understøttelsen til Enker til 80 Kr. til hver, Understøttelsen til hvert Barn til 20 Kr. og at stille 1,000 Kr. til Disposition til trængende Medlemmer.

Formanden bemærkede, at det var nødvendigt i indværende Aar at nedsætte Enkeunderstøttelsen fra 100 Kr. til 80 Kr. I Oktober udbetaltes der Understøttelse til 116 Enker og siden er der kommet 4 Enker til. Vi kan derfor ikke vedblivende udbetale 100 Kr. uden at angribe Kapitalen. Da jeg i 1890 tiltraadte Bestyrelsen, var der omtrent 50 Enker, og vi udbetalte c. 4,000 Kr. aarlig. Nu er der 120 Enker, der kommer hvert Aar 3—4 Enker til, og vi er oppe paa 12,000 Kr. Vi foreslaar derfor at sætte Understøttelsen til 80 Kr.; det er kun for i Aar.

Kaptajn Laub spurgte, om Bestyrelsen havde forhandlet om en Forhøjelse af Kontingentet. Enkerne kan vistnok daarlige taale de 20 Kr. Nedsættelse, da alle Livsfordenheder er stegne i Pris.

Formanden troede ikke, at Medlemmerne vilde synes om en Forhøjelse enten af Medlemskontingentet eller af Kontingentet til Enke- og Hjælpekassen, skønt en Kontingentforhøjelse jo unægtelig vilde være den simpleste og letteste Maade at komme ud over Vanskelighederne paa.

Kaptajn Møller bemærkede, at da der kun er 362 Medlemmer i Enke- og Hjælpekassen, vilde en Kontingentforhøjelse her næppe hjælpe Foreningen over Forlegenheden.

Kaptajn Staal: Kan vi ikke faa flere Medlemmer?

Formanden: Naar Enke- og Hjælpekassens Medlemsantal ikke er større end det er, kan Grunden dertil for en Del søges i, at „Det forenede Dampskibsselskab“ og flere Selskaber nu giver Enkepension. Derved bliver de yngre Skibsførere mindre villige til at træde ind i Enkekassen. Men jeg venter, at Kaptajn Staal vil agitere for at skaffe flere Medlemmer.

Kaptajn Staal: Ja, men Bestyrelsen bør ogsaa gøre noget derfor.

Kaptajn Laub mente dog nok, det kunde lade sig gøre at forhøje Kontingentet med 2 Kr. aarlig.

Kaptajn Fønger turde ikke anbefale at forhøje Kontingentet.

Kaptajn Breiningen troede ikke, man vilde kunne holde det gaaende uden Kontingentforhøjelse.

Kaptajn Starch saa heller ingen anden Udvej. Naar Kvinderne bliver Enker, lever de længe. Vi faar sikkert fremtidig ikke færre Enker. Og det er haardt, hvis de skal miste noget af den Understøttelse, de hidtil har faaet.

Formanden bemærkede, at man ikke kan overføre Erfaringerne fra den almindelige Statistik paa et mindre Selskab som Skibsfører-Foreningen. En Ting er i alt Fald sikker: heller ikke Enker er udødelige.

Kaptajn Møller gjorde opmærksom paa, at Understøttelsen oprindelig kun var 80 Kr., men at den blev forhøjet til 100 Kr. for 5—6 Aar siden.

Kaptajn Laub bemærkede hertil, at alt siden den Tid var blevet betydelig dyrere.

Kaptajn Breiningen mente, at naar alle Medlemmer vilde virke for at hverve Æresmedlemmer, der vil yde Bidrag, saaledes som flere Medlemmer hidtil har gjort, saa vilde man kunne undgaa at nedsætte Understøttelsen.

Kaptajn Staal: Vil det nytte at forhøje Kontingentet? Der vil blive flere og flere Enker. Medlemmerne er ældre. Det er de yngre Kaptajner og Styrmande, vi skal have ind i Foreningen. Men de unge siger, at nu er de i Navigator-Foreningen, da vi vilde ind i Skibsfører-Foreningen, vilde I ikke have os.

Formanden protesterede herimod. Der var kun Tale om en Sammenslutning af de to Foreninger, men det blev ikke til noget.

Kaptajn Staal bemærkede, at han ikke havde sigtet til Sammenslutningen, men til en Tid, der laa længere tilbage. For 25 Aar siden kunde Styrmande ikke komme ind i Skibsfører-Foreningen.

Kaptajn Wibroe: Det er ikke rigtigt. I 1874 meldte jeg min Styrmand ind i Skibsfører-Foreningen. Han havde sit Borgerskab, men det var ogsaa den eneste Betingelse, der stilledes.

Dermed sluttede Diskussionen om denne Sag. Der kunde ikke vedtages noget Forslag om at lade Enkeunderstøttelsen

blive staaende ved 100 Kr., saa lidt som om en Forhøjelse af Kontingentet, da Forslag derom ikke var indgivne i rette Tid.

Bestyrelsens Forslag om at sætte Enkeunderstøttelsen til 80 Kr. for indeværende Aar, Børneunderstøttelsen som sædvanlig til 20 Kr., og at bevilge indtil 1,000 Kr. til trængende Medlemmer vedtoges enstemmigt.

Derefter foretages Bestyrelsesvalg. Til Formand genvalgte Kaptajn Jacob Holm med 32 Stemmer. I Stedet for de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Kaptajnerne J. W. Fenger og D. Torm, der ikke kunde genvælges, valgtes Kaptajn Laub med 48 St. og Kaptajn A. J. Mathiesen med 44 St. Til Revisorer genvalgte Kaptajn Poulsen med 46 St. og Kapt. Reinwaldt med 44 St.

Kjøbenhavns Skipper-Forening

afholdt aarlig Generalforsamling Lørdag d. 22. ds.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen, bød Velkommen og efter hans Forslag valgtes Kaptajn Benedictsens til Dirigent.

Formanden gennemgik de reviderede og omdelte Regnskaber for 1901. Han bemærkede, at Udgifterne havde været meget betydelige som Følge af de omfattende Reparationer og Forbedringer af Foreningens Ejendomme. Han forberedte Medlemmerne paa, at der ogsaa i indeværende Aar vilde blive store Udgifter til Udbedring af Skipperstiftelsen. Han nærede imidlertid ikke Tvivl om, at Medlemmerne vil støtte Bestyrelsen i dens Bestræbelser for at vedligeholde og forbedre Ejendommene paa bedste Maade, saa meget mere som Lejeindtægterne i Aarets Løb er støgne med c. 1,200 Kr.

Den egentlige Foreningskasse med Ligbærer- og Søbrudnekassens Indtægt og Udgift balancerede med 11,773 Kr. 82 Øre. Indtægtsposterne var: Kontingent 1,125 Kr., do. af stilleliggende Medlemmer 240 Kr., Indtrædelsesafgift af 10 ny Medlemmer 1,284 Kr., Leje af Ejendommen i Holmens Kanal 6,461 Kr. 63 Øre (hvoraf 1,200 Kr. for Formandens Kontor og Bopæl), Renter 551 Kr. 18 Øre, Æresmedlemmers Bidrag 40 Kr., Andel i Administrationsudgifter refunderet fra Stiftelsen 1,000 Kr., Ligbærerkassens Indtægter 67 Kr. 50 Øre, Søbrudnekassens do. 180 Kr. Udgiftsposterne var: Administrationsomkostninger 4,459 Kr. 81 Øre (derunder Formandens Kontor og Bopæl 1,200 Kr., Gager 1,900 Kr., Kontorudgifter 417 Kr. 94 Øre, Regnskabets Trykning, Bøger m. m. 138 Kr. 95 Øre, andre Udgifter 802 Kr. 92 Øre), Ejendomsomkostninger 3,765 Kr. 3 Øre (derunder Renter af Prioriteten, optagen til Hjælp for Stiftelsen 1,480 Kr., Skatter, Afgifter og Brandpræmie 990 Kr. 74 Øre, Reparationer 997 Kr. 17 Øre, Latrin- og Skorstensfejerpenge 86 Kr. 80 Øre, Gaardens og Gadens Renholdelse 210 Kr. 32 Øre), Fattiggassens Andel i Kontingent 455 Kr., Ligbærerkassens Udgifter 140 Kr., Fru Harboes Enkepension 600 Kr. — Begrundet paa de store Reparationer begyndte Aaret med et Underskud af 2,353 Kr. 98 Øre, som ved Aarets Udgang var bragt ned til 824 Kr. 51 Øre.

Fattiggassens Indtægter udgjorde 5,759 Kr. 90 Øre. Deraf Saldo d. 1. Januar 1901: 1,709 Kr. 10 Øre, Renter af Aktiver og Kontanter i Banken 2,830 Kr., Andel i Renter af det Smithske Legat 730 Kr. 30 Øre, Mulkt fra Sø- og Handelsretten 35 Kr. 50 Øre, Andel i Kontingent 455 Kr. — Udgifterne var: Understøttelse til et gammelt Medlem 60 Kr., til 4 Enker à 40 Kr. = 160 Kr., til 35 Enker à 50 Kr. = 1,750 Kr., til 24 Enker à 30 Kr. = 720 Kr., til 1 Enke 34 Kr., til 9 Børn à 20 Kr. = 180 Kr., ekstraordinært til en Enke 40 Kr., Vedligeholdelse af Gravsteder 30 Kr., Saldo pr. Kasse 2,785 Kr. 90 Øre.

Skipper-Stiftelsens Regnskab.

Indtægt: Saldo d. 1. Januar 1901: 2240 Kr. 85 Øre, Leje afgift 6,212 Kr. 50 Øre, Renter af Obligationer 7,151 Kr., do. af Kontanter i Banken 30 Kr., Andel i det Spuhrske Legat 760 Kr., do. i de Spannjerske Legater 1,000 Kr., Gaver 952 Kr. 75 Øre. Tilsammen 18,347 Kr. 10 Øre. Udgift: Renter af Prioriteter og andre Behæftelser 3,310 Kr., Skatter, Afgifter og Brandkontingent 1,744 Kr. 1 Øre, Gasbelysning 278 Kr. 55

Øre, Opsynsmandens Løn 499 Kr. 99 Øre, Latrinudførsel og Skortensfejning 257 Kr. 89 Øre, Lejegendtgørelse 2,000 Kr., Reparationer 5,587 Kr. 55 Øre, Lægehonorar 100 Kr., Bidrag til Foreningens Administrationsudgifter 1,000 Kr., Understøttelse til 40 Beboere af Stiftelsen 1,190 Kr., For Renholdelse af Trapper og Gange 756 Kr. 99 Øre, Diverse Udgifter 403 Kr. 36 Øre. Tilsammen 17,128 Kr. 34 Øre. Kassebeholdning d. 31. Decbr. 1901: 1,218 Kr. 76 Øre. Balance 18,347 Kr. 10 Øre.

En Opgørelse af Skipper-Foreningens Status, derunder indbefattet Foreningskassen, Stiftelsen og Fattiggassen, viser at Skipper-Foreningen d. 31. Decbr. 1901 ejede 502,995 Kr. 45 Øre. Det er omtrent som forrige Aar, kun at Stiftelsen nu er sat noget op i Assurance.

Til Foreningen er henlagt Legater, der tilsammen udgør 301,100 Kr.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg. De efter Tur fra-trædende Repræsentanter S. A. Philipsen, V. Hein og J. C. Schou genvalgte enstemmigt.

Til Revisorer genvalgte enstemmigt J. J. Benedictsens og P. T. M. Folkmann. Til Suppleanter genvalgte, ligeledes enstemmigt, H. J. Fænø og S. P. Andersen.

Formanden foreslog, at der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til endnu i indeværende Aar ligesom i det foregaaende at optage ny Medlemmer, der er over 40 Aar, dog ikke over 50 Aar. Foreningen havde den 1. Jannar d. A. 119 Medlemmer, i 1901 indtraadte 10 ny Medlemmer, 7 Medlemmer afgik ved Døden. Af de 10 ny indtraadte Medlemmer var 6 over 40 Aar og disse havde ialt betalt i Indtrædelsesafgift 1,120 Kr. Der er muligvis endnu nogle ældre Skibsførere, der kunde ønske at træde ind i Foreningen, og Bestyrelsen ønsker derfor at kunne optage saadanne Medlemmer, der da ved Indtrædelsen yder et større eller mindre Beløb. Men Bestyrelsen optager i alle Tilfælde ikke Medlemmer, der er over 50 Aar.

Forsamlingen gav enstemmig Bestyrelsen den ønskede Bemyndigelse.

Da ingen yderligere ønskede at udtale sig, oplæstes og vedtoges Protokollen, hvorefter Dirigenten hævdede Generalforsamlingen.

Dampskibsselskabet Norden

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Hr. P. Brown, aflagde Beretning.

Aaret 1901 maa betragtes som et af Selskabets tarveligere. Allerede ved Aarets Begyndelse viste Fragterne en nedad-gaaende Tendens i de fleste Retninger, og for det sidste Halvaars Vedkommende har de været saa slette som nogensinde før; naar dertil kommer meget høje Kulpriser, i Særdeleshed i de første otte Maaneder, saa er det ikke underligt, at Resultatet ikke er blevet saa godt, som man kunde have ønsket. Hvad der har foranlediget den stærke Nedgang i Fragterne, er jo for en Del den almindelige Stilhed i Forretningslivet, der har hersket over hele Verden, endvidere at Amerika, hvor en stor Del af Tonnagen, især større Baade, er beskæftiget, havde en Majshøst, der var betydelig ringere, end man har kendt i en Aarrække. At Amerika saaledes svigtede, øvede igen en deprimerende Indflydelse i Sortehavet, hvor en Masse Baade søgte hen, men hvorved Baterne naturligvis blev meget smaa og Opholdet under Lastning særdeles langt. Det argentinske Marked, der spiller en stor Rolle for os, meldte ogsaa om en daarlig Høst. Nedgangen gjorde sig ogsaa gældende i de udgaaende Kulfragter til La Plata. Naar det dog er lykkedes at kunne møde med et nogenlunde godt Resultat, skyldes dette hovedsagelig Selskabets tidssvarende Materiale, indkøbt til meget fordelagtige Priser. Udsigterne for det kommende Aar er ikke lyse, men der sejles dog med et lille Overskud for Tiden for de fleste Baades Vedkommende, og der er næppe nogen Tvivl om, at hvis Sortehavet og Amerika til Eftersommeren kommer med en god Høst, vil Markedet bedre sig — meget værre end det nu er, kan det næppe blive. Priserne for Bunkerkul er i den sidste Maaned faldne betydeligt, og man venter, de vil

synke yderligere, hvilket vil gøre meget til, at man vil kunne bestaa med de nuværende lave Fragter, og med Selskabets billigt indkøbte og gode Materiale kan vi se Tiden nogenlunde rolig imøde.

Bestyrelsen har ikke benyttet sig af den givne Fuldmagt til Køb af endnu 2 Skibe, da den har fundet Priserne for høje. Siden er Priserne paa Skibe faldne betydeligt, og et yderligere Prislefald kan forventes. Bestyrelsen betragter imidlertid den nævnte Bemyndigelse som staaende ved Magt, og naar Lejlighed gives, saa at man kan faa noget passende til en antagelig Pris, er det Bestyrelsens Hensigt at benytte sig af den.

Regnskabet udviser at Overskud af 644.037 Kr. Aktieudbyttet bliver 7 pCt. Til Reservefondet henlægges 283,484 Kr., hvorefter Fondet udgør 1,826,107 Kr. (Aktiekapitalen er 3,800,000 Kr., Obligationskontoen 730,000 Kr.)

Prokurist Hansen bragte den korresponderende Reder en Tak for hans Administration; netop i et Aar som dette fortjente han særlig Anerkendelse.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Grosserer Plum.

Sønderho Understøttelseskasse

afholdt d. 22. ds. aarlig Generalforsamling. Formanden, Kapt. S. A. Sørensen, aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar, hvoraf fremgik, at Foreningen tæller 126 Medlemmer og ejer 10,206 Kr. 96 Øre. Kassens Formue er sidste Aar forøget med 64 Kr. 59 Øre efter at der til 28 Medlemmer er uddelt i Understøttelser ialt 472 Kr. 80 Øre og fradraget for Administrationsudgifter 51 Kr. 10 Øre. Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes Malermester S. Thomsen og Styrmand Søren Jerne.

Lønnen som Kasserer forhøjedes fra 40 til 50 Kr. aarlig. Et Forslag om, at Understøttelseskassen tillige skulde virke som Sygekasse, vandt ikke Tilslutning. Sønderho Understøttelseskasse har, som før nævnt, en ret betydelig Formue i Forhold til sit Formaal og Medlemsantal, hvorfor Sømænd, særlig de unge, bør yde Kassen Paaagtning og indmelde sig som Medlemmer.

Ugens Havarier.

Milo, Dpsk. af Hull, der grundstødte ved Dragør og indkom hertil for Reparation, har nu fuldendt denne, genindtaget den ubeskadigede Del af Ladningen og afsejlede d. 19. ds. til Hull. Den for London bestemte Del af Ladningen er lastet med anden Damper, og den beskadigede Last er solgt ved Auktion her.

Væring, Dpsk. af Kbhvn., er d. 22 ds. paa Rejsen fra Novorossisk til Aarhus grundstødt ved Sletterhage. Flot med Assistance af Aarhusbugtens Dampskibsselskab og indkommet til Aarhus.

Nordby, Dpsk. af Kbhvn., er d. 23. ds. paa Rejsen fra Sortehavet til Aarhus grundstødt udenfor Aarhus Havn. Flot ved at losse i Lægtene og indkommet til Aarhus.

Skjold, Dpsk. af Kbhvn., har d. 23. ds. i Newcastle været i Kollision med engl. Dpsk. Rotha, som sank. Skjold har selv faaet en Del Skade.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 5. Marts 1902.

Der bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster, saaledes at der falder en Hoved- og to Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5,000 Indskudsgevinster, der tilfalder de Numre, der i Klasselotteriet faar en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, og en Tillægspræmie paa 1,250 Kr., der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer. Gevinsterne kan tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Hvorfor. En lille Jagt kom forleden sejlede gennem Toldbodløbet, fortæller „Vejle Amts Folkebl.“

„Hvad hedder Jagten?“ brølede den vagthavende Embedsmand.

„Hvorfor!“ raabte Kaptajnen ved sit Ror.

„Fordi jeg skal vide det! Hvad hedder Jagten?“

„Hvorfor“ skreg Kaptajnen himmelhøjt.

„Hvad hedder Jagten?“ hylede Embedsmanden rasende og stampede i Plankerne.

„Hvorfor“ brølede Kaptajnen vildt.

Og da Jagten var passeret Bommen, læste Embedsmanden paa Jagtens Agterende: „Hvorfor“.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Enos, bygget for Regning Deutsche Levante-Linie i Hamburg, løb d. 22. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 280' langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 6 1/2" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 ind. HK. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Dampfærge til „De danske Statsbaner“.

Et Firma i San Francisco har afsluttet Kontrakt om Bygning af 2 seksmastede Skonnerter med Dimensioner 315' x 45' x 16' 8". (Norg. Sjøft.)

Med Dpsk. Schönfels, bygget paa Flensborg Skibsværft til Dampskibsselskabet Hansa i Bremen, er foretaget en særdeles vellykket Prøvetur. Skibets Dimensioner er: 440' x 53' 2" x 32' 2".

Fra Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft er en ny, til Østasiatisk Kompagni bygget Damper sat i Vandet. Den fik Navnet Boribat og bliver ligesom de to tidligere af Værftet til samme Selskab leverede Dampere indrettet til Brug af flydende Brændsel. Skibet skal i Kystfart paa Siam.

Galease Venus af Svendborg, 36 Reg.-Tons, er solgt til Kapt. A. Svane af Fanø. Købesum 9,800 Kr.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wrisberg, ank. til Buenos Ayres 12. Februar. — Sigurd, Mahncke, afgik fra Alexandria 11. Februar, best. til Sharpness. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Alexandria 20. Februar. — Erik II, Hveysel, afgik fra Buenos Ayres 2. Februar, best. til Antwerpen. — Knud II, Hansen, afgik fra Cardiff 11. Febr., best. til Alexandria. — Skjold, Schmidt, ank. til Howden Dok 23. Februar. — Danmark, Kraemer, ank. til South Shields 13. Februar. — Ragnar, Holst, ank. til Alexandria 19. Februar. — Volmer, Riber, afgik fra Boness 21. Februar, best. til Libau. — Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 13. Februar. — Olaf, Petersen, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til St. Vincent f. o. — Svend II, Risë, afg. fra Buenos Ayres 1. Februar, best. til St. Vincent f. o.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Carloforte 22. Februar. — Russ, Rasmussen, ank. til Noworossisk 23. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 5. Febr.

Heimdal. Kamma, Pedersen, ank. til Boness 18. Febr. — Helga, Lagesen, afg. fra Carthage 19. Febr. — Martha, Jørgensen, ank. til Barcelona 24. Febr. — Elna, Møller, afgik fra Penarth 20. Februar. — Therese, Christensen, ank. til Swansea 23. Februar.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, pass. Kap St. Vincent 20. Februar. — Væring, Krohn, ank. til Aarhus 23. Febr. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. Gibraltar 21. Februar, best. til Aarhus. — Dana, Westergaard, ank. til Bristol 22. Februar.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Dungeness 24. Februar, ank. til London 25. Februar. — Niobe, Schmidt, pass. W. Hartlepool 24. Februar, best. til Jersey. — Nancy, Nielsen, afgik fra Galatz 21. Febr., best. til Esbjerg. — Nautik, Mortensen, afgik fra Bayonne 21. Febr., ank. til Cardiff 24. Febr. — Nordsøen, Gram, afgik fra Marseille 13. Febr., best. til Esbjerg. — Nora, Jørgensen, afgik fra Liverpool 25. Febr., best. til Burryport. — Neptun, Christensen, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Nerma, Nielsen, ank. til Esbjerg 27. Jan. — Alta, Nørby, ank. til Tynen 24. Febr.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Libau 25. Febr. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Methil 25. Febr., bestemt til Ghent.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 25. Febr. fra Tynen til Neapel.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, ank. til Dunkerque 22. Febr. — Dania, Jensen, afgik fra Kbhvn. 21. Februar, ank. til Tyne 24. Februar. — Euxinia, Neergaard, ank. til Rotterdam 19. Februar.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Bordeaux 21. Februar, best. til Bary. — Gallia, Nielsen, ank. til Neufahrwasser 23. Febr.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Kbhvn. 19. Febr., ank. til Sunderland 22. Febr. — Granaria, Horn, ank. til Kbhvn. 24. Febr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Windau 25. Februar. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 18. Februar, best. til Colombo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Barry 11. Februar, best. til River Plate. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Genua 20. Februar, best. til Sevilla. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Algier 21. Februar, best. til Kbhvn. — Rosenberg, Schultz, ank. til Kbhvn. 21. Februar. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Newport 21. Februar, best. til River Plate. — Søborg, Fischer, afgik fra Buenos Ayres 3. Februar, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Blyth 24. Febr. — Stjerneborg, Lundgren, afg. fra Cardiff 22. Februar, best. til Lissabon. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Fredericia 25. Februar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Aalborg 23. Febr. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 11. Februar, best. til Port Said. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Glasgow 14. Februar, best. til Torre Anunziata. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Pera 25. Febr., best. til Odessa. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra San Nicolas 31. Januar, best. til Dunkerque. — Kallundborg, Lund, afgik fra Newport 18. Februar, best. til Neapel.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, 'ankom til Blyth 25. Februar. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 11. Februar.

Dampskibsselskabet Torm. Hermia, Sørensen, afg. fra Nyborg 22. Febr., best. til Burntisland. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 20. Febr., ank. til Grimsby 23. Febr. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 22. Febr., ank. til Newcastle 24. Febr. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 20. Februar, ank. til Aabenraa 23. Februar.

Danmark. Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 25. Febr., best. til Rotterdam. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Burntisland 20. Februar. — Helge, Olsen, ank. til Kbhvn. 24. Februar.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, afg. fra Singapore 14. Febr. — Annam, Berentzen, afgik fra Port Arthur 22. Febr. — Chakrabongs, Hansen, pass. Port Said 14. Febr.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. 18. Febr. til Burntisland. — Enigheden, Svane, ank. 18. Febr. til Hartlepool. — Gæa, Knudsen, ank. 23. Febr. til Randers. — Energi, Nielsen, ank. 22. Februar til Korsør.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kbhvn. 24. Febr. — London, Bom, ank. til Aarhus 23. Febr. — Paris, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 23. Februar.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Cardiff 22. Februar. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Rufisque 20. Februar. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Hull 23. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Vejle 22. Febr.

Myren. Clara, Jensen, afg. fra Tyne 22. Febr. til Aarhus. — Anna, Moyell, afgik fra Windau 22. Febr., best. til Ghent.

Sejlskibe.

Svendborg. Urda, Rasmussen, ank. til Leith Red 17. Februar. — Brage, Hansen, ank. til London 19. Februar. — Pchyche, Nielsen, ank. til Christiania 19. Februar. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Hartlepool 21. Februar. — Valkyrien, Hansen, ank. til Laurvik 21. Februar. — R. P. Petersen, Andersen, ank. til Kings Lynn 21. Februar. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Drøbak 21. Februar. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Dundee 21. Februar. — Ruth, Fallentin, ank. til Antwerpen 22. Februar. — Triton, Nielsen, ank. til London 22. Februar.

Ærs. Smart, Christensen, ank. 17. Febr. til Lissabon. — Saga, Clausen, ank. 18. Februar til Maracaibo. — Ansgar, Jørgensen, ank. 19. Febr. til Maracaibo. — Hermod, Hermansen, ank. 18. Febr. til Fowey. — Hebe, Clausen, ank. 19. Febr. til Kallundborg. — Fri, Rasmussen, ank. 19. Febr. til Dysart. — Sigrid, Petersen, ank. 19. Febr. til Hull. — Eden ank. 21. Febr. til Gøteborg. — Anna, Madsen, ank. 20. Febr. til Paimpol. — Christian, Eschen, afg. 20. Febr. fra Kjøbenhavn til Faxø. — Albertha, Kromann, passerede 16. Febr. Dungeness østgaaende. — Fremad, Hansen, afg. 15. Februar fra Shoreham til La Roche (Afrika). — Alf, Rasmussen, afg. 20. Febr. fra Havre til Kjøbenhavn. — Thekla, Andersen, ank. 22. Febr. til Laurvig. — Venus, Friis, ank. 23. Febr. til Hull. — Frem, Folmer, ank. 24. Febr. til Fowey. — Johanne, Østermann, pass. 19. Febr. Beachy Head, østgaaende. — Hydra, Albertsen, afgik 21. Febr. fra Liverpool til Malmø.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fjrs Syasvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerak. En Damper ligget sunket i 10 Fv. Vand paa 57° 18' N. Br. 9° 9' Ø. Lgd. Stormasten er 20 Fod, Fokkemasten 15 Fod over Vandet. Dybden over Skroget er 5½ Fv.

Paa 57° 20' N. Br. 9° 0' Ø. Lgd. ligger i 12½ Fv. Vand et Vragstykke, bestaaende af en Mast, hvis Rodende er 7 Fod over Vandet, og en Ladebom, der er 2 Fod over Vandet.

Vragene ville blive uskadeliggjorte.

Store-Bælt. Nyborg Havn. Ved Nyborg Havn er den bageste, røde Lanterne paa Havnens Midtmole slukket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Klokketønderne uden for Malmö og Landskrona samt ved Kullagunnarstorp Grund ere inddragne for Is.

Lomma Havn. Paa det N.-lige Molehoved ved Lomma Havn skal tændes et Fyr, der viser hvidt Lys fra NV. t. V. $\frac{1}{4}$ V. til SV., rødt Lys fra NV. t. V. $\frac{1}{4}$ V. og N. efter mod Land, grønt Lys fra SV. og S. efter mod Land. Brændetid: 1ste September—1ste Maj.

Finland. Følgende Fyr brænde fremtidig saalænge Skibsfarten varer, undtagen fra 28de Juni til 19de Juli: Lilla Fiskarö, Stora Fiskarö, Kivikari, Veitkari, Rondö i Finske Bugt, Skogsuthuggningen ved Hangö og Buskär ved Ledsund, Ålands Öer.

Rusland. Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyrskibet „Libau“ inddraget for Is.

Libau. Ved Libau Havn er opført to hvide, firkantede Baaker, der staa c. 0,6 Kml. N. 68° Ø. og S. 68° V. fra hinanden. Forbaaken er 68 Fod høj og staaer ved Kulskurene i SØ.-Hjørnet af den midlertidige Havn. Baagbaaken er 78 Fod høj. Holdte overet lede de i Renden til det V.-lige Indløb til Kejser Alexander III. Forhavn.

Fra Baakerne skal vises Fyr, der kunne brænde til Forsøg.

Tyskland. Kiel. I Kieler Fjord afholdes Skydeøvelser fra 15de April til 3die Juni 1902. Pladsen begrænses af Linien Bülk Fyrtaarn—Stollergrund Ø.-Tønde—Fyrskibet „Stollergrund“—Klokketønden—Heidkathe (Faarehus) og Friedrichsort Fyrtaarn—Korügen Bro.

Fra 15de—17de April og fra 9de—14de Maj er Farvandet frit Ø. for Linien Fyrskibet „Stollergrund“—Lystønden, hvor der ligger en Dampbaad.

Fra 17de April—9de Maj og 14de Maj—3die Juni er Pladsen spærret for Sejlskibe fra Kl. 7 Fm.—5 Em. Dampere og Sejlskibe, der slæbes, kunne passere fra Kl. 8 $\frac{1}{2}$ —9 $\frac{1}{2}$ og fra 10 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{1}{2}$ Fm. samt fra 1—2 $\frac{1}{2}$ Em.

Naar der skydes, hejses rødt Flag ved Bülk Fyrtaarn, paa Fyrskibet og paa Fortet, hvorfra der skydes.

Fra 27de Maj—3die Juni kan Pladsen passeres fra 7—8 og 10 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{1}{2}$ Fm. og fra 1—2 $\frac{1}{2}$ Em.

Fra 28de Maj—3die Juni skydes om Natten, og Kieler Fjord er da spærret til Skydningen er endt, hvilket bekendtgøres fra Dampbaadene, som ligge ude.

Under Opholdene i Skydningen hejses sort Flag med en Vimpel under.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Ifølge Telegram af 22de Februar 1902 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Osteriff“ atter udlagt.

Hamburg. Kuhwärder. Den V.-ligste Duc d'Albe i den N.-lige Række ud for Kuhwärder er borttagen, og det røde Fyr, der vist fra den, flyttet til den næste Duc d'Albe.

Jade. Ifølge Telegram af 22de Februar 1902 fra „Marineamt“ i Berlin ere Lystønderne Nr. 3 og 4 i Jade atter udlagte.

Fra 8de April til 30te Maj 1902 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 6 Fm. til 6 Em. i Jade og tillige den 11te, 29de og 30te April om Natten.

Pladsen begrænses saaledes: Fra 8de til 12te, 22de til 26de April, 6te til 12te og 24de Maj af Linier fra Fort Rüstiersiel—Tossen Mølle og fra Pumpestationen til Tønde Nr. 24, mod SØ. 14,000 Alen fra Batterierne og fra Eckwarderhörn til N.-Grænserne over hele Jade.

Fra 15de til 17de April og 14de til 16de Maj af samme Linier til 8,000 Alen fra Batterierne og fra den S.-lige til den N.-lige Grænse over hele Jade.

Den 18de og muligvis den 19de April er Jade spærret mellem Linierne Hooksiel Anduvningsbaake—Tønde Nr. 14 og Fort Heppens—Tossen Mølle.

Fra 28de til 30te April af en Linie fra Fort Rüstiersiel mod N. og en Linie fra Fort Rüstiersiel—Tønde Nr. 21 i 9,500 Alens Afstand fra Fortet over hele Jade.

Fra 1ste til 3die og 13de og 14de Maj er hele Jade S. for Linien Hooksiel Anduvningsbaake—Tønde Nr. 14 spærret.

Den 27de og 28de Maj af en Linie fra Fort Rüstiersiel i N. og Linien N.-Molehovedet—Schweiburg Mølle fra Fort Rüstiersiel ned ad Jade i 11,000 Alens Afstand og fra Fort Heppens i 14,000 Alens Afstand, mod SØ. fra den N.-lige til den S.-lige Grænse over hele Jade.

Der skydes ikke fra Kl. 7 $\frac{1}{2}$ —8 Fm., 1—1 $\frac{1}{2}$ og 4—4 $\frac{1}{2}$ Em. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Forterne, og i Pauserne hejses Stander Z.

Naar der skydes, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Holland. Vlie Red. Lods- og Fyrskibet paa Vlie Red er inddraget for Is.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. Det røde, faste Fyr med Formærkelser paa den anden Duc d'Albe paa N.-Siden af Scheur er midlertidig slukket. Fra Duc d'Alben vises samme Signaler som for Vrag.

Zeegat van Goeree. Rak van Scheelhoek. I den N.-lige Del af Rak van Scheelhoek er Spidstønde Nr. 5 med Ballon

flyttet og ligger i 21 Fod Vand. 51° 52' 23" N. Br. 4° 0' 15" Ø. Lgd. Den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant er flyttet og ligger i 17 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 51° 52' 5" N. Br. 4° 1' 52" Ø. Lgd.

Aardappelengat. Aardappelengat kan nu besejles med 17 Fods Dybgaende, naar man holder Midten af Farvandet, undtagen ud for Stumptønderne Nr. 3 og 4, hvor man skal holde sig langs Spidstønderne.

Zeegat Hoek van Holland og Goeree Ø. I Farvandene Ø. for Hoek van Holland og Goeree er Dybden saaledes:

Brielsche Maas, 13 $\frac{7}{8}$ Fod tæt V. for Domeinplaatje. Botlek, 11 $\frac{3}{8}$ Fod mellem Pannekoeksplaat og Welplaat Losseplads. Noordgeul 17 $\frac{5}{8}$ Fod. Nieuwe Maas fra Rotterdam til Noord 12 $\frac{7}{8}$ Fod lige Ø. for Slikkerveer. Noord 9 $\frac{3}{8}$ Fod i den S.-lige Munding. Spui 7 $\frac{5}{8}$ Fod mellem Berengat og Oud Beijerland. Berengat 7 $\frac{5}{8}$ Fod. Oude Maas 8 Fod til Højden af Puttershoek. Dortsche Kil 16 $\frac{3}{8}$ Fod lige S. for Meerkoote.

Schelde. Pas van Terneuzen. I Pas van Terneuzen er et Vragfyrskib udlagt 2 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Vraget af den sunkne Damper „Aline“, tæt V. for Linien Borsele Ledefyr overet. 51° 23' 30" N. Br. 3° 44' 29" Ø. Lgd.

Thorntonbank. Ved Thorntonbank NØ.-Spids er atter udlagt en Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, og den røde Spidstønde inddragen.

England. Themsen. Black Deep. Vraget af Skonnerten „Gladstone“, som var sunken c. 1 Kml. S. 88° Ø. fra Fyrskibet „Black Deep“, er bortsprængt.

Whitby. Vraget af Skonnerten, der var sunken tværs ud for Whitby, er bortsprængt.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Den hvide og den grønne Lanterne, som vises fra Signalmasten paa Havre V.-Mole for at angive, om man skal gaa N. eller S. om Uddybningsmaskinen, ere anbragte i samme Højde.

Honfleur. Ved Honfleur er Tidevands-Fyret paa Ø.-Molen atter i Orden.

Saint Malo. Les Petits Pointus. Baaken paa Les Petits Pointus er nu sort med Cylinder. 48° 41' 20" N. Br. 2° 0' 52" V. Lgd.

Saint Briac. La Moulière og Banchot. Baaken paa La Moulière er nu rød og sort vandret stribet med Ballon. 48° 37' 48" N. Br. 2° 10' 9" V. Lgd.

Baaken paa Banchot er nu rød med Kegle. 48° 37' 34" N. Br. 2° 9' 15" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Passe Nord. Coubre. Spidstønden SV. for Coubre er inddragen og en sort Lystønde Nr. 5, der viser rødt fast Fyr, udlagt c. 4 Kbl. SØ. for dens Plads. Synsvidden: 4 $\frac{5}{8}$ Kml. 45° 41' 3" N. Br. 1° 15' 54" V. Lgd.

Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada. Lys og Klokketønden uden for Molen ved Ponta Delgada er atter udlagt.

Nova Scotia. North Humberland Strait. Cape George. Cape George Fyr ligger 700 Alen N. 83° V. fra Yderenden af Eachren Point og 400 Alen fra Kystlinien. 45° 52' 40" N. Br. 61° 53' 30" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. Anderson Hollow. Anderson Hollow Fyrtaarn er ødelagt i en Storm og Fyret slukket.

Passamaquoddy Bay. St. Andrews. Baaken V. for Indløbet til St. Andrews Havn er ødelagt i en Storm. Paa Stedet er rejst en Pæl med en Tønde paa Toppen.

Forenede Stater i Nordamerika. Virginia. Hampton Roads. Løbet i Hampton Roads er afmærket saaledes:

En sort Stumptønde Nr. 1, Channel Tønde, i 32 Fod Vand, fra Cape Henry Fyr i N. 66° V. og fra Lynnhaven Inlet nedre Pynt i N. 33° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 3, Lynnhaven Roads Tønde, i 29 Fod Vand, fra Tail of Horseshoe Fyrskib i S. 65° V. og fra Cape Henry Fyr i N. 69° V.

En sort Stumptønde Nr. 5, Crumps Bank Tønde, i 30 Fod Vand, fra Tail of Horseshoe Fyrskib i S. 83° V., og fra Thimble Shoal Fyr i S. 43° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 7, Crumps Bank Tønde, i 32 Fod Vand, fra Ocean View Hotel i N. 64° Ø. og fra Black River Fyr i S. 36° Ø.

En sort Stumptønde Nr. 9, Willoughby Bank Tønde, i 32 Fod Vand, fra Ocean View Hotel i N. 35° Ø. og fra Black River Fyr i S. 28° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 2, Horseshoe Shoal Tønde, i 28 Fod Vand, fra Cape Henry Fyr i N. 52° V., og fra Ocean View Hotel i N. 78° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 4, Horseshoe Shoal Tønde, i 29 Fod Vand, fra Cape Henry Fyr i N. 60° V., og fra Thimble Shoal Fyr i S. 74° Ø. Den tidligere Spidstønde Nr. 2 ved Horseshoe Shoal SØ.-Ende er inddragen.

En rød Spidstønde Nr. 6, Horseshoe Shoal Tønde, i 24

Fod Vand, fra Ocean View Hotel i N. 54° Ø. og fra Black River Fyr i S. 41° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 8, Horseshoe Shoal Tønde, i 26 Fod Vand, fra Ocean View Hotel i N. 26° Ø., og fra Thimble Shoal Fyr i S. 72° Ø.

Den rød og sort vandret stribede Stumpstønde ved Vraget af „C. C. Chapman“ paa Tail of the Horseshoe Shoal er ind-dragen, Vraget er forsvundet.

De to sort og hvid lodret stribede Spidstønder, der laa ved det ydre og indre Middløb i Hampton Roads, er ind-dragne.

Cape Charles City Harbor. Den 20de Februar 1902 flyttes det røde, faste Fyr paa N.-Siden af Renden til Cape Charles City Harbor 75 Alen V. hen til Yderenden af Molen. Flammens Højde: 27 Fod. Det vises fra den hvide Bygning til Taagesignalet. Dette gives med Klokke, hvorpaa med Maskin-kraft slaas Et-Slag hver 10 Sekunder.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Santa Catharina Island. Desterro Harbor. Mellem den N.-lige Ankerplads og Desterro Harbor er i N. og S. gravet en 5½ Kml. lang, 13 Fod dyb og 60 Alen bred Rende. Renden skal uddybes til 19 Fod med 90 Alens Bredde. Renden er paa Ø.-Siden afmærket med 5 hvide Baaker og 8 hvide Stager, paa V.-Siden med 13 røde Stager.

Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i November 1901 i 14 Dage og i December 1901 i 25 Dage passeres med et Dybgaende af 12, Fod.

Chili. Magellan Stræde. Delgada Point. Omtrent den 15de Marts 1902 forandres Delgada Point Blinkfyr til et fast Fyr, der viser hvidt Lys, undtagen over 26° over Plumper Bank, og over 6° over Sattellite Bank, hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 46 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Hvidt cylindrisk Taarn med rød Lanterne. Beboelseshusene ere hvide med røde Tage.

Santa Magdalena Island. Omtrent midt i April 1902 tæn-des de nye Fyr paa N.-Enden af Santa Magdalena Island. Hovedfyret er et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser To-Blink, Blink 1 S., Mørke 7 S., Blink 1 S., Mørke 21 S. Flammens Højde: 136 Fod. Synsviddens: 17 Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt cylindrisk Taarn med rød Lanterne, hvide Beboelseshuse med røde Tage.

I samme Taarn, 24 Fod under Hovedfyret, tændes et fast Fyr, der viser rødt Lys over 23° over Marta Bank. Synsviddens: 8 Kml., og over 90° over Grundene paa Ø.-Siden af Santa Magdalena Island, Synsviddens: 3 Kml.

Beliggenhed: 52° 55' 10" S. Br. 70° 33' 50" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Gandia. Paa Yderenden af S.-Molen ved Gandia Havn er tændt et grønt, fast Fyr, der lyser fra S. 80° V. Farvandet rundt. Synsviddens: 2 Kml.

Grækenland. Øen Kythnos. Irene Havn. Den 21de Fe-bruar 1902 tændes ved Badestationen i Irene Havn et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 50 Fod. Synsviddens 5 Kml. 25 Fod høj Jernpæl. 37° 27' 30" N. Br. 24° 25' 50" Ø. Lgd

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — Sundhedsforanstaltningerne overfor Smyrna ere ophævede.

London anses som smittet af Børnekopper.

Som Følge deraf træde Bestemmelserne i 2det og 3die Afsnit af Anordning angaaende de Forskrifter, der blive at iagttage til Forhindring af Indførelse i Riget af gul Fieber, Dysenteri, eksantematisk Tyfus og Børnekopper, i Virksomhed overfor London.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 ere i Virksomhed overfor følgende Steder:

1. Havnene ved Røde Hav.

2. Havnene i Ægypten, og

3. Havnene i Tonkin og Cochinchina samt Ostindien, der- under de nederlandske ostindiske Kolonier.

Brugte Klædningsstykker og Sengetøj, hvis Indførsel ikke i Henhold til de oven citerede Bestemmelser i § 24 i Be- kendtgørelse af 14de Maj 1900 er forbudt, maa dog kun ind- føres fra de ovennævnte Steder efter behørigt at være des- inficerede under offentlig Tilsyn.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i oven- nævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 ere ikke i Virk- somhed.

C. Bestemmelserne i §§ 2—10 om Børnekopper i An- ordning af 15de Maj 1900 ere i Virksomhed overfor London. Tyrkiet. Lægebesigtigelse for Skibe fra Batum er ophævet.

Italien. Brisbane (Queensland) er erklæret for pest- smittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Febr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 ³ / ₄	95
Danmark		74	75
Norden		97	99
Kjøbenhavn		85 ³ / ₄	86
Carl		43 ¹ / ₂	44 ¹ / ₂
Dannebrog	85 ³ / ₄	86 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
Skjold		58 ¹ / ₂	59 ¹ / ₄
Urania		43	44 ¹ / ₂
Union		89 ³ / ₄	90
Dampsk. af 1896		86	87
Østasiatiske		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Østersøen		101	102
Nordseen		—	—
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.	66	65	66 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk. ...		90	102
Hejmdal	101 ¹ / ₂	³ / ₄	101 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		—	—
5 ⁰ / ₁₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kredtforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.		88 ³ / ₄	89
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		90 ³ / ₄	91
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	97— ¹ / ₄	97	97 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	92	92	92 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 6 —	91 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 — ..	90 ³ / ₄	90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank	141 ¹ / ₄	141	141 ¹ / ₂
Privatbank		126 ³ / ₄	127
Landmandsbank		127 ¹ / ₄	127 ¹ / ₂
Handelsbank	124 ³ / ₄	124 ¹ / ₂	125
Grundejerbank		108	109
Burm. & Wain	76 ¹ / ₄	¹ / ₂	76 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.	109 ¹ / ₂	¹ / ₄	109 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	100 ³ / ₄		100 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 25. Februar 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Februar 1902.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	101.40
3 ¹ / ₁₀ ⁰ / ₁₀ — Boden Kredit	94.60
5% Mexikanske 1899	99.25
5% Rumænske Stats	97.10
4% — — 1890	85.40

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

Forenede Dampskibsselskab 2,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 20,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 28,000, „Urania“ 14,000, „Union“ 10,000, „Dampskibss. af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 6,000, „Hejmdal“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra

C. Mollerups

Skibsmedle og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende Jagtskonnert, ca. 70 Brutto
Tons, bygget til Veritas højeste Klasse, er til Salg i bil-
eller sejlfærdig Stand ved Henvendelse til

Firmaet Agent Petersen,
Marstal.

**P. S. Skibet kan blive færdig i Juni
Maaned.**

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for 1901 udbetales fra Mandag den 24. Februar
med 70 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43
i Stuen, fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons
for Aaret 1901.

Kjøbenhavn, den 22. Februar 1902.

P. B. V.
Peter Brown.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatu**r for **Gas, Vand,**
Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

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

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Keleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigst og godt.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

30. Series

5te Trækning begynder Onsdag den 5te Marts 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinstrække.		Hovedgevinstrække.		2. Præmiegevinstrække.	
1	Gevinst paa 1500 Kr.	1	Gevinst paa 4000 Kr.	1	Gevinst paa 1500 Kr.
1	1000 -	1	3000 -	1	1000 -
1	500 -	1	1500 -	1	500 -
1	400 -	1	1000 -	1	400 -
1	300 -	1	900 -	1	300 -
1	200 -	1	700 -	1	200 -
7	100 -	7	500 -	7	100 -
34	50 -	34	300 -	34	50 -
137	30 -	137	100 -	137	30 -
283	20 -	283	60 -	283	20 -
350	15 -	350	30 -	350	15 -
501	10 -	501	15 -	501	10 -
3688	8 -	3688	10 -	3688	8 -

Desuden 5000 Indskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 —

og 1 Tillægspræmie paa 1250 —

Ialt: 20,500 Gevinster.

hvoraf én med Tillægspræmie.

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Numre
i Rækkefølge faa Gevinst.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den
paa samme faldne Gevinst, endvidere 1 Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kroner og sælges à 5
Kroner 50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen,
Nørrevoildgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

LANDMANDSBANKEN

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

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyn

afholder sin ordinære Generalforsamling Søndagen den 2den
Marts Eftermiddag Kl. 3 paa Hotel Svendborg i Svendborg,
hvor det reviderede Regnskab vil blive fremlagt til God-
kendelse og flere vigtige Sager, Sejlskibsfarten vedrørende,
blive sat til Diskussion.

Bestyrelsen.

W. B. Dick & Co. L^d.

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbundø.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg-Sø-Ekviperingsforretning,

20, Østerbro 20.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianderingsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,

Refshaleen.

Kjøbenhavn.

Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevard 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Det betaler sig for

Enhver

at proviantere hos

J. P. Johansen,

gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.
Christoffersen & Larsen.
Udfører alle Reparationer paa
Skibe og Maskiner
hurtigt og solidt.

Største Forretning
i udenlandsk
Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.
Kulørte Lampions og Lys-Balloner.
Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's
Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,
udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 27. Februar 1902. — Konnossementet. — De tyske Søfartsforeningers Aarsmøde. — Den danske Skibsfart paa Hamburg 1901. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.
600 anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 10.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. Marts 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. L A U B.
St. Kongensgade 24.

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

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

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Marius Hoffgaard,
Fotograf.
Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.
Atelier St. Strandstræde 6, 2.
Fotografer af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.
Hurtig Ekspedition.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O., No. 5.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 9560.

Emil Hansen, Holbergs-
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Odense. Nielsen & Sven-
nevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

P. Jørgensen, Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

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.)

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

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

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 6. Marts 1902.

I en ledende Artikel omtaler „Shipping Gazette“ en af de alvorligste Farer, der for Tiden truer den britiske Skibsfart, nemlig det engelske Flags Udelukkelse i kommerciel Henseende fra visse Dele af Havet, der af vedkommende Nationer forbeholdes det, de kalder Kystfarten. Bladets Betragtninger har Interesse ogsaa for vore Læsere, fordi den stadige Udvidelse af dette Begreb „Kystfart“ i Virkeligheden er en Forulempelse af andre Nationers, ogsaa vor egen Skibsfart. To Lande er særlig store Syndere paa dette Omraade, nemlig Rusland og De forenede Stater. Ganske vist forbeholder ogsaa Frankrig sig den algerske Kystfart og Brasilien forbeholder Farten mellem Havnene paa sine udstrakte Kyster for det brasilianske Flag; men disse to Landes Forholdsregler har dog mindre Betydning. Ruslands og De forenede Staters Fremgangsmaade betegner derimod et Princip, som, hvis det ikke bliver slaet af Marken, vil inddele Verdenshandelen i en Række „vandtætte“ Afdelinger. Lad os stille os Sagen klart for Øje. Et udenlandsk Skib kan indtage en Ladning i Newcastle o. T. og bringe den til London, Liverpool eller et hvilket som helst andet Sted i de forenede Kongeriger. Men et ikke russisk Skib kan ikke mere tage en russisk Ladning fra Østersøen til Sortehavet, og hvis det vilde tage en Last fra Østersøen til Vladivostock eller Port Arthur, kommer det ogsaa i Konflikt med de russiske Bestemmelser om „Kysthandelen“, skønt Talen her er om en Rejse over omtrent den halve Klode. Et fremmed Skib kan selvfølgelig ikke heller tage en Ladning fra Vladivostock til Odessa eller Kronstadt. Hele denne Fart er forbeholdt det russiske Flag, og den russiske Regering er tilmed i visse Tilfælde saa faderlig, at den betaler Afgiften i Suez-Kanalen for de russiske Skibe. Nu kan man endda forstaa, at et Land som Rusland tager saadanne Bestemmelser; men at et Land som De forenede Stater med sin Forstaaelse af en sund Udviklings Betydning og med sine store internationale Handelsforbindelser vil efterligne det daarligste i den russiske Politik, det maa forbause. Ganske vist er de protektionistiske Tendenser hos Amerikanerne ikke noget nyt; Farten mellem Havnene ved Atlanterhavet og paa Pacifik-Kysten har saaledes længe været betragtet som Kystfart, og f. Eks. en Rejse fra New York til San Francisco, der er af mange Tusinde Miles Udstrækning og gaar rundt Kap Horn, gaar ind under denne Betegnelse. Og Amerikanernes Appetit paa dette Omraade er i rask Vækst. Først forbød de, da de havde annekteret Hawaii, fremmede Dampere, der anløb Øen paa Vej til San Francisco, at tage Last, fordi Farten paa Hawaii skulde som „Kystfart“ forbeholdes det amerikanske Flag. Da de derefter havde erhvervet de spanske Kolonier, erklærede de, at deres Søhandel med Amerika, der forinden stod aaben for alle Nationers Skibe, skulde foregaa ene med amerikanske Skibe. Dette er sket med Hensyn til Kuba og Porto Rico, to meget vigtige Markeder, og det vil sikkert ske med Hensyn til Philippinerne, skønt de ligger saa langt borte. Ogsaa de dansk-vestindiske Øer vil sikkert, dersom De forenede Stater køber dem, blive tvungne til at lade deres Handel med Amerika foregaa under Stjernebanneret.

„Sh. Gaz.“ udtaler sluttelig Haabet om, at England og dets Kolonier maa forene sig om Modforanstaltninger. Det ser mørkt ud, ikke mindst for de smaa Stater, hvis en Krig af denne Art skulde stærkt begrænse det Omraade, deres Skibe maa befare. Men forhaabentlig indser man i Tide, hvor skadelig en saadan Politik vil være ogsaa for de Lande, der følger den.

Regeringen har, som bekendt, i Folkethinget forelagt et Forslag til Lov om ny Lønninger ved Statsbanedriften. Dette berører ogsaa Søfartsafdelin-

gens Personale, og „Jærnbane-Foreningen“ har i et Andragende til Lovgivningsmagten bl. a. taget Ordet for Ændringer i de herhen hørende Bestemmelser i Forslaget. Foreningens Repræsentant i Korsør, Hr. Kaptajn Heise, har forelagt os Materiale til Bedømmelse af denne Sag og henstillet til os at udtale os om den her i Bladet.

Lovforslaget tilfredsstiller ikke Søfartsafdelingens overordnede, farende Personale, der — foruden at opfylde de Krav, Statsbanerne stiller til det — tillige skal opfylde de Krav, Sønæringsloven stiller i Retning af dets Uddannelse. Ganske vist ophæves, hvad der har glædet Personalet, de forældede og uheldige Stillinger som Bedstemand og Overfyrbøder, og de, der beklæder dem, overgaar til Styrmand og Maskinassistenter af 2. Klasse. Men for det ældre Personale forbedres Forholdene ikke. Det havde haabet, at de to Skibsførerklasser, de to Styrmandsklasser, de to Maskinmesterklasser og de to Maskinassistentklasser skulde blive betragtede som to Lønningsklasser med Hensyn til Alderstillæg. I Forslaget bibeholdes Alderstillægene ikke, naar der indenfor disse Stillinger rykkes op fra 2. til 1. Klasse, hvorved det 4. Alderstillæg bliver uden Betydning, idet det kun ganske undtagelsesvis bliver naaet. Ved Oprykning i Overgangsstillingen kan under den nu bestaaende Ordning indtræffe Forhold, der maa betegnes som uretfærdige, og Lovforslaget bibeholder denne Ordning. De her nævnte Misforhold ønsker Personalet afhjulpne. Det har ikke ansøgt om at faa de gældende Lønsatser forhøjede, men derimod om, paa Grund af alle Livsforhødenheders Fordyrelse, at faa tilstaaet Natpenge. Søfartsafdelingens Personale har nu ingen Indtægt ud over den faste Gage, og det maa, naar det i Tjenesten er fraværende fra Hjemmet, hvad det meget ofte er, betale den Fortæring, det nyder om Bord; Ekstratjeneste kan saaledes volde Ekstraudgift, hvad ikke burde være Tilfældet. Personalet har fremdes ansøgt om, i Betragtning af dets opslidende og nerveanstrengende Tjeneste, at faa Ret til Afsked med det fyldte 65. Aar i Stedet for med det 70. Aar. Stor praktisk Betydning har dette maaske ikke, idet Størsteparten af Personalet opslides før det naar denne Alder, men for de enkelte, der naar 65 Aars Alderen og da føler sig trætte, er det trist at skulle møde med en Lægeerklæring, der stempler dem som Vrag, for at faa Afsked med Pension, efter fra Ungdommen at have arbejdet i meget ansvarsfulde og anstrengende Stillinger. Personalet har endelig ansøgt om ved Pensionsberegningen at opnaa $\frac{1}{6}$ Aar mere for hvert tjent Aar, idet det, forinden det kan faa Ansættelse i Søfartsafdelingen, maa have den i Sønæringsloven foreskrevne Uddannelse for at faa Bevis som Skibsfører, Styrmand eller Maskinmester; det kan derfor først i en modnere Alder indtræde i Statsbanedriften og begynde at tjene til Pensionen. Lovforslaget imødekommer ikke heller paa dette Punkt Personalets Ønsker.

Det synes os, at disse fra Personalets Side fremsatte Ønsker er i høj Grad rimelige, særlig henset til den almindelig anerkendte Dygtighed og Samvittighedsfuldhed, hvormed det røgter sin ansvarsfulde Gerning. Vi haaber derfor, at det under Forslagets Behandling i Rigsdagen maa lykkes at komme til en Ordning, der tilfredsstiller det farende Personale, og at de her omtalte Forhold maa blive Genstand for en omhyggelig og imødekommende Behandling.

Hamburgs Senat har, ifølge „Norg. Sjøft.“, vedtaget en Lov om, at der i Hamburg og Cuxhaven skal erlægges en Tonnageafgift af dertil ankommende Skibe. Afgiften beregnes af Fartøjets Netto Tonnage og udgør 12 Pfennig pr. Kubikmeter, dog kun 10 Pf. for Fartøjer, der er forsynet med et før 1. Juli 1895 efter tysk Fremgangsmaade og i Overensstemmelse med § 39 i „Schiffsvermessungsordnung“ af 1. Marts 1895 udfær-

diget Maalebrev. Tiden for Lovens Ikrafttræden bestemmes nærmere. Under visse nærmere angivne Omstændigheder vil Afgiften helt eller delvis bortfalde.

„Sh. Gaz.“ nævner et Eksempel paa den fortsatte stærke Nedgang i Priserne paa Dampskibe. Dampskibet „Rydal Holme“ er solgt til et Firma i Hull for 13,750 Lst., medens det for et Aar siden købtes for c. 20,000 Lst. I den først nævnte Sum er indbefattet Udgiften til Besigtelse, og der forhandlede med et andet Firma om at sælge det for 12,000 eller 12,500 Lst. foruden Omkostningen ved Besigtelsen. Forskellen mellem Købs- og Salgsprisen viser den nedadgaende Bevægelse i Priserne.

Vi har modtaget Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære for Februar. Det indeholder bl. a.:

Documentary Committees Certepartiformer.

Den norske Lokalstyrelse har behandlet de indkomne Svar paa et Cirkulære fra Foreningen til Dampskibsredere i Norden om Tilslutning til denne Komite.

Styrelsen fandt, at der ikke var tilstrækkelig Enighed til, at en saadan Sammenslutning for Tiden kunde ventes gennemført, idet adskillige af de større Rederfirmaer havde erklæret ikke at kunne binde sig til bestemte Former under det nuværende trykkede Fragtmarked, om end Tanken forøvrigt havde deres Sympati. Skønt Tiden saaledes ikke kan anses belejlig til en Sammenslutning som den paatænkte, vil Sagen dog fremdeles have Bestyrelsens Opmærksomhed og Spørgsmaalet vil blive taget op til fornyet Behandling og Overvejelse, naar Tiderne bedrer sig saa vidt, at der kan ventes en nogenlunde almen Tilslutning af Planen.

Foreningen benytter Anledningen til atter at anbefale Documentary Committees Certepartiformer og henleder Opmærksomheden paa de ny Former, der er traadte i Kraft fra dette Aars Begyndelse, nemlig:

1. British North America (Atlantic) Wood Charter („Atlanticus“).
2. Ore Charter („Orion“).
3. Black Sea Berth Contract („Euxine“).
4. Baltic Sleeper Charter to the United Kingdom („Balticus“).

Specielt vil det være af Betydning, at de skandinaviske Redere støtter de britiske Rederes Arbejde for forbedrede Certepartiformer i Kanada- og Sleepers-Traden, hvor saa mange skandinaviske Skibe er beskæftigede (Certepartiformerne „Atlanticus“ og „Balticus“).

Rederiets Ansvar for Bugserbaades Fejl.

For Skib „Lyna“, der for et Par Aar siden strandede paa Schelden og blev totalt Vrag, har Foreningen vundet en meget vidtløftig Proces gennem to Instanser i Belgien. „Lyna“ var under Bugsering op ad Floden til Antwerpen med Trælast, men kom paa Grund ved en fejlagtig Manøvre fra Bugserbaadens Side. Hverken Certeparti eller Konnossement indeholdt nogen negligence-clause, og Ladningsejerne mente derfor at kunne holde Skibet ansvarligt for Tab af og Skade paa Lasten, idet Skibet formentlig skulde være ansvarligt for Bugserbaadens Fejl eller i al Fald selv anses delagtig i Fejlen. Rederiet blev imidlertid frikendt, og hele Ansaret ved Dommen lagt paa Bugserbaadens Rederi. Angaaende de nævnte Paastande siges det i Appellrettens Dom:

„Det er ganske vist i Almindelighed erkendt, at det slæbte og det slæbende Skib er solidarisk ansvarlige overfor Tredjemand, naar de beggø har virket i Forening ved Udførelsen af den Manøvre, der er Skyld i Ulykken; men dette Princip kan ikke anvendes, naar, som i det foreliggende Tilfælde, det slæbte Skib har spillet en fuldstændig passiv Rolle, idet det ganske uformodet af Slæbebaaden meddeles en Bevægelse, som det hverken kunde undgaa eller forudse. Ladningsejerne kan ikke paaberaabe sig Art. 1384 i den civile Lovbog for at søge at skabe en Basis for Søgmaalet, for saa vidt det er rettet mod Skibets Besætning. Slæbningskontrakten kan ikke antages at etablere et Forhold mellem de kontraherende, der kan karakteriseres som et Forhold mellem Principal og Tjener (Over- og Underordnet).“

Lastetørn i Methil.

Vi er tilfældigvis kommet i Besiddelse af et Uddrag af Dokreglementet i Methil, og da vi formoder, det vil have Interesse, aftrykker vi det her. Det ligner vistnok mange andre Reglementer af samme Slags, og det viser, at Sejlskibene maa være forberedte paa ret betydelige Ophold, fordi deres Tørn kommer efter Dampskibenes. Det er ikke nok til Værn herimod at betinge „regular turn“.

Excerpt of Bye-Laws

enacted by The North British Railway Company, for the regulation of the Methil Harbour and Docks, and approved of by the Sheriff of Fife on 19th August 1890.

1. When a vessel arrives within the limits of the Harbour, or is brought into the Harbour, entry for loading must be made in the Harbour-Master's Turn Book. The entry must contain the Vessel's name, and that of the Master and her Registered Tonnage, and she shall then rank for loading in regular turn, except as hereinafter provided for.
8. Steamers arriving in the Dock shall rank for loading immediately they are ready to take in Cargo, and that although Sailing Vessels which have arrived before them may also be ready for loading. But a Vessel already in Berth will not be removed therefrom until loaded, if her Cargo is on the Quay.
9. If a Vessel is not ready to load when her turn comes, or if her full Cargo is not forwarded, the next in turn to load shall be entitled to the Berth, and so on, until the Vessel is ready to load.
10. A Vessel arriving with Cargo shall not be entered on turn for loading until all the Cargo is discharged.

Supplementary Bye-Law

enacted by the Company for the Regulation of the loading of Sailing Vessels approved of on 17th December 1891.

Sailing Vessels which shall have waited Six Days for a Loading Berth will thereafter rank for turn with Steamers at any one of the Hoists the Harbour Master may indicate anything to the contrary enacted by the Bye-Laws approved by the Sheriff at Cupar on the 19th August 1890 notwithstanding.

Om Rønne Havn har vi yderligere modtaget følgende:

Tillad mig i Anledning af Hr. Havnefoged Henriksens Artikel i Søfartstidende af 20. f. M. at bemærke:

„Adele“ fik ingen ny Køl, men kun et Stykke paa-lagt Kølen, og naar Hr. Henriksen giver Anvisning paa at spare Gangspillet i flere Dage ved at sejse Gieløberen, da kunde dette ikke godt lade sig gøre, idet vi hver Aften maatte opgaa saa meget som muligt og atter næste Morgen hive Skibet over, eftersom vi ikke turde lade det ligge fuldt overkrænget Natten over, da der med vestlige Vinde staar ikke saa lidt Suk ind i Havnen.

Med Hensyn til Benyttelse af Flaaderne, da er vi jo fuldstændig enige, idet Hr. Henriksen selv bekræfter, at efter Havnetaksten fordres fuld Betaling for en Dag, selv om Flaaderne kun benyttes en Del af Dagen.

At Hr. Henriksen derimod sammenligner Rønne med Kjøbenhavn, er kun et daarligt Forsvar for Rønne, da enhver véd, at i større Byer er alting dyrere; gaar man derimod ud fra, hvad det koster i en Provinsby, da vil Sammenligningen ikke falde ud til Fordel for Rønne.

Jeg maa derfor fastholde, hvad jeg tidligere har skrevet, at Rønne er en dyr Havn at søge for at reparere eller kølhale, og skal kun tilføje, at flere i Rønne, som jeg talte med om Sagen, var fuldstændig af min Mening, ja vedkommende mente endog, at jeg gennem et Andragende til Havneudvalget vilde kunne opnaa Moderation; jeg foretrak imidlertid at bære Tabet, men følte det samtidig som min Pligt at advare mine Kolleger mod at komme i en lignende Situation; det er jo godt nok, at man gennem et Andragende har Udsigt til at opnaa Moderation, men det bliver dog altid en Slags Tiggeri; hvis derfor Rønne Havneudvalg paa eget Initiativ maatte finde sig foranlediget til at nedsætte Taksten for Benyttelse af Havnens Materiale, tror jeg, at dette vilde bidrage mere til at bevare Havnens gamle Renommé, end naar Hr. Henriksen til Havnens Forsvar ikke har bedre Argumenter end at sammenligne den med Kjøbenhavn, hvor ingen mindre Skibe uden tvingende Nødvendighed foretager Reparationer, navnlig da Rønne, som jeg begyndte med at sige i min første Artikel, i andre Henseender er en billig Havn.

H. Rasmussen,
Fører af Galease „Adele“ af Marstal.

Vi har modtaget følgende:

Nu er det altsaa vedtaget paa Generalforsamlingen i Marstal i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, at vi skal benytte én Mægler i nogle Byer, nemlig i Svendborg, Horsens og Aalborg, og det er særlig den sidste Plads, jeg ved disse Linjer tænker paa. Vedkommende Mægler bør nemlig have en bestemt Regel for Tørnen til de Fragter, der i Aarets Løb vil fremkomme, og den naturligste er da Skibets Ankomst. Men da der om Nætterne, eller i den Tid, Mægleren har sit Kontor lukket, kan komme mange Skibe, var det maaske heldigere, om Skipperen selv mødte paa Kontoret og i en Bog i Rækkefølge skrev sit Navn, Skibets Navn og hvor meget dette kunde lade. Herved fremkom en Ordning paa Tørnen, som Mægleren altsaa var fuldstændig udenfor, og ingen kunde faa noget at udsætte paa ham i den Anledning.

Jeg anbefaler dette til velvillig Overvejelse.

J. P. Nielsen.

Ved Udgangen af Aaret 1901 bestod Fanø's Handelsflaade af 78 Skibe med en samlet Tonnage af 29,049 Tons; Aaret har bragt en Nedgang af 6 Skibe med 1,695 Tons; disse 6 Skibe er dels solgte, dels forliste. I Stedet for et Skib, som blev ophugget, er et andet i Aarets Løb tilkøbt fra Udlandet.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe indskærper sine Medlemmer:

Slut ikke fra Kjøbenhavns Frihavn, uden at bestemt Ladetermin opgives.

Ansvar for Tab af Menneskeliv ved Kollision.

En tysk Højesteretsdom.

Vi har modtaget følgende:

Det kunde maaske interessere „Dansk Søfartstidendes“ Læsere at erfare, hvorledes Tyskland stiller sig overfor Tab af Menneskeliv i Kollisionstilfælde, foraarsaget ved Modpartens Forsømmelse.

Som det vil erindres, blev Skonnerten „Eros“ af Rudkjøking, Kapt. C. Petersen, løbet i Sænk af den tyske Fiskedamper „Eicle Siebs“ omtrent midtvejs mellem Trindelens og Skagens Fyrskibe Natten imellem d. 26. og 27. November 1899.

„Eros“ var paa Rejsen fra Königsberg til Jersey med Kornladning og laa bidevind under rebede Undersejl, Overtopsejl og Klyver fast, N. V. t. N. over med Bagbords Halse, Vinden V. t. S., stormende Kuling, høj Sø, sigt-bart Vejr.

Skibets reglementerede Sidelanterne paa behørig Plads brændte klart. Den 27. November Kl. 4 $\frac{1}{4}$ Fm., da Skibet var c. 12 Kml. N. N. V. af Trindelens Fyrskib, observeredes en Dampers klare Toplanterne forude om Bagbord, senere samme Dampers røde Sidelanterne; der vistes rødt imod rødt, hvorefter alt vilde passere klart. Pludselig observeredes begge Damperens Sidelanter og straks efter dens Agterlanterne.

„Eros“ laa fremdeles tæt til Vinden, skarpt iagttagende Damperens Manøvrer. Pludselig viser denne atter begge Sidelanterne, Kollision syntes nu uundgaaelig, og Kaptajnen og en Letmatros, som da havde Vagt, raabte gentagende: Fald af. Styrmanden kom straks paa Dækket. Umiddelbart herefter skete Sammenstødet, hvorved Styrbords Boug og Bugspyd knustes, ligesom Skibet gik over Stag. Alle Mand var nu paa Dækket.

Befrygtende Skibets pludselige Undergang, samtidig med at Damperen fjernede sig fra Skibet, gik hele Besætningen i Skibsjollen, som, havareret og læk ved Udsætningen, kæntrede i Løbet af nogle Minutter; alle om Bord værende var nu prisgivet Søens Magt. Damperen kom nu til Stede for at hjælpe Besætningen, og det lykkedes at redde Kok, Letmatros og Styrmand, hvorimod Kaptajnen optoges som Lig og Letmatros Roschmann af Horsens forsvandt sporløst.

Fra Damperen gjordes alt for at redde de skibbrudne, som var mere eller mindre afkræftede og til Dels bevidstløse efter Forliset. Efter $\frac{1}{2}$ Times Forløb foreslog Styrmanden, der nu havde genvundet Bevidstheden, Kaptajnen paa Damperen at anløbe Frederikshavn, for der at landsætte den reddede Besætning og Kaptajnens Lig, samt rapportere til Rederiet, hvilket Forslag Kaptajnen afslog, fastholdende kun at ville anløbe Bremerhafen som Skibets Hjemsted. Ankommet hertil d. 29. November Kl. 6 Eftm., optoges Dagen efter Søforklaring.

Om Skibets Undergang er den reddede Besætning ikke i Stand til at give nogen Forklaring, da de var til Dels bevidstløse efter Redningen om Bord i Damperen.

De respektive Assuranceforeninger for Skibet og for Besætningens Tøj anlagde straks Sag og fordrede Erstatning, som betaltes fuldt ud. Det stod nu tilbage at erstatte Enken Tabet af Forsørger og Letmatros Roschmanns Moder Tabet af Sønnen, hvis Støtte han var.

Proces indleddes, hvorefter der faldt Dom i Sagen

ved Handelsretten i Bremen i December 1900. Det paalagdes ved denne Anklagede til Kaptajn C. Petersens Enke i 21 Aar at betale 1,200 Rm. aarlig, regnet fra d. 27. November 1899, og til Letmatros Roschmanns Moder en livsvarig aarlig Understøttelse af 100 Rm., alt at betale forud i $\frac{1}{4}$ Aars Rater.

Da den paaklagede Erstatning androg et omtrent dobbelt saa stort Beløb, paalagdes der Klagerne de halve Omkostninger med henholdsvis $\frac{6}{7}$ og $\frac{1}{7}$.

Denne Dom blev af Indklagede appelleret først til Overretten i Hamburg og senere til Højesteretten i Leipzig. Dommen blev stadfæstet i alle Instanser, ved Højesteret d. 12. Februar d. A.

Af ovenstaaende vil det ses, hvorledes Domstolene i Tyskland nu, ligesom de engelske, stiller sig i Kollisions-sager, naar Menneskeliv gaar tabt. Der tales om international Praksis paa snart alle Omraader: Revision af Sølve o. m. a. Det var ønskeligt, om de smaa Stater vilde følge i de store Nationers Køl vand ogsaa i Tilfælde som dette.

P. P.

Fragtmarkedet.

Medens der har fundet mange Befragtninger Sted fra Østen, Sortehavet og Middelhavet, er Nordamerika stadig flov, og hvad Argentina angaar, saa er dette Marked, saaledes som vi befrygtede, næsten faldet helt sammen paa Grund af de ringere Kvantiteter, som fremkommer til Afskibning, i Forbindelse med den store Masse Tonnage, som er gaaet derud med Kul, førend de var fragtede hjemefter. En stor Del af de Dampere, der nu er undervejs til River Plate med Kul til saa lav en Fragt som 9/3 à 9/6, som de fleste af dem har, vil lide et alvorligt Tab, thi Raten tilbage til Evropa er nu ikke mere end c. 11/ fra Buenos Ayres, c. 12/6 fra Bahia Blanca, og selv hertil er det oven i Købet vanskeligt at slutte. Kunde Dampene endda søge op til Nordamerika, var der jo en Udvej for at faa Tonnagen distribueret, men dette Marked er jo ogsaa i en saa daarlig Forfatning, at saadant ikke lader sig gøre uden med maaske endnu større Tab, og der er derfor ikke andet for end at se at faa sluttet hjem bedst mulig fra Argentina. En Trøst er det, om end ikke en særlig stor, at Bunkerkul er nogenlunde billige, men meget hjælper dette ikke. Næsten intet Steds sluttes for Tiden noget videre af Betydning for senere Lastning, overalt er Begæret kun for prompt Tonnage, eller Købmændene byder saa lave Rater, at der ikke er ringeste Anledning til at slutte forud. Enkelte Undtagelser gøres dog, men heldigvis kun sjældent, idet de fleste Redere saa hellere løber Chansen for en eventuel Bedring.

Det østlige Marked er formedelst rigeligere Udbud af Tonnage lidt lavere. For Ris fra Burmah er Raten falden fra 23/9 til 22/6 pr. Marts/April, og Calcutta betaler ikke over 22/6 Jutebasis til Dundee, undtagen for ganske prompte Baade. Bombay er meget stille paa Basis af 14/ p. p. pr. Marts/April. Fra Madras Kysten er betalt 22/6 for Palmekærner til Marseille. Kulraterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 6 Rupees til Kurrachee.

Sortehavet kan ikke kaldes bedre. Fra Odessa, hvor der endnu er c. otte Dages „turn“, betales 8/ à 8/6 ved Anlægning. Til Bergen direkte er betalt 9/ for en prompt Baad. Sulina har fragtet ret livligt til c. 9/ N. C. for prompt, 10/6 pr. Maj/Juni, 6 d. ekstra til Hamburg. Raten fra Azoff er c. 10/ „any“, 10/6 Hamburg pr. April, og fra Donauen kan paa samme Position faas 11/3 „any“, 11/9 Hamburg, 12/ Danmark, 12/6 to danske Havne, men Markedet er stille. For Erts fra

Poti er betalt 10/6 Rotterdam pr. Marts, og Saltraten fra Eupatoria er 11/9 à 12 til Riga, ligeledes Marts Afskibning.

Middelhavet har igen fragtet ret livligt, navnlig for Erts, men Raterne er gennemgaaende uforandret lave som følger: 7/4 $\frac{1}{2}$ à 7/6 Seriphas/Glasgow, 7/6 Garrucha/Maryport, 7/10 $\frac{1}{2}$ Elba/Maryport, 8/6 Huelva/Hamburg, 6/9 à 7/ Villaricos/Rotterdam, alt med „free dispatch“. For Fosfat er betalt 10/ fra Sfax til Drogheda, og noteres der endvidere 8/3 til London, 8/6 Stettin, 9/ Gøteborg. Fra Aguilas eller Almeria noteres uforandret 14/6 for Esparto til Granton eller Aberdeen.

Bilbao viser fremdeles en Del Liv og betaler 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ til Middlesbro, 5/ à 5/3 til Glasgow, 5/ Grangemouth eller Boness.

Nordamerika viser stadig ingen Bedring; Laster er gennemgaaende knappe og Raterne er daarlige. Bomulds-saisonen er nu forbi, men for Brædder fra de kanadiske Pladser begynder der at komme mere Begær, og der betales pr. April 36/3 à 36/9 fra Halifax til Englands Vestkyst. Fra St. Lawrence er sluttet til 42/6 Englands Østkyst, og fra Montreal til 40/ London pr. Maj/Juni. En Del store Dampere er sluttede til 9 $\frac{1}{2}$ Cents for Hø pr. Marts/April fra St. John (N. F.) til Capetown. For Fosfat er betalt 10/7 $\frac{1}{2}$ Fernandina/Glasgow pr. Marts. Paa Netto Charter er Raterne uforandrede, ligeledes for „timecharter“, men der gøres yderst faa Befragtninger.

Argentina er som omtalt flovet stærkt af, og prompte Dampere har maattet acceptere lavere og lavere Rater. Der er sidst betalt 11/ til U. K. eller Kont. fra Buenos Ayres, medens der fra St. Lorenzo Grænsen slet ikke er sluttet noget de sidste Dage. Fra Bahia Blanca er Raten efterhaanden dalet til 12/6 à 13/, hvortil nogle store Dampere er sluttede. For Quebracho er der sidst betalt 17/ fra Colastine til U. K. eller Kont. pr. Marts/April.

Østersøen er fremdeles meget livløs med lave Rater. Til Reval, hvorpaa Skibsfarten har været afbrudt i nogen Tid, er der nu atter indkommen en Del Dampere, men der findes næsten ingen udgaaende Ladning og Raterne er nærmest nominelle 10 $\frac{1}{2}$ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Libau er uforandret og noterer 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Rouen. Windau er ligeledes uforandret, og fra denne Plads kan erholdes Frcs. 17 for Hør til Dunkirk eller Ghent, 14/ til Skotlands Østkyst. Riga, som stadig er lukket, er meget lav pr. f. o. w. og noterer saaledes kun Frcs. 26 D/B. til Rouen, Frcs. 24/25 Dunkirk eller Ghent, Hfl. 11/12 Rotterdam. Königsberg slutter fremdeles paa Basis af 1/3 d. pr. Hvedequarter til London eller Rotterdam. Pr. f. o. w. noteres Kronstadt/Hull 18/D/B., Grangemouth 17/6 à 18/D/B.; desuden er der sluttet Sundsvall/Grimsby 21/D/B., Råfsø/Kingslynn 24/D/B., Jacobstad/Boness 24/3 pr. Favn Props, alt pr. f. o. w.

Kulfragterne, som i forrige Uge var højere fra Wales til Middelhavet, er atter lavere og viser en Nedgang af 3 d. à 9 d. pr. Ton, hvilket skyldes den Omstændighed, at Østkysten ikke fulgte med i Opgangen, hvorfor der kastedes en Mængde Tonnage paa Wales, der ikke kunde taale dette og derfor hurtigt faldt igen. Fra Cardiff betales nu 4/6 Lissabon, 6/ Genua, 7 Frcs. Marseille, 6/6 Venedig, 5/9 à 5/10 $\frac{1}{2}$ Port Said, 5/6 Alexandria, 9/6 Colombo, 9/6 Bombay, 6/9 Tenerifa, 12/ Rio de Janeiro, 13/9 Santos. Tynen er fremdeles stille som følger: 3/9 til Hamburg, 4/ à 4/3 god dansk Provinshavn, 3/9 Swinemünde, 5/9 Oporto, 5/3 à 5/6 Genua, 5/9 Alexandria. Firth of Forth er stille og betaler 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Aarhus, 4/3 Nyborg, 4/6 à 4/7 $\frac{1}{2}$ Lybeck, 4/6 Kiel. Pr. f. o. w. søges Tonnage fra Forthet til 3/9 Luleå, 4/1 $\frac{1}{2}$ Sundsvall, 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ Hudiksvall.

Literatur.

Samling af Opgaver, udarbejdede til Brug ved Navigationsundervisningen, af Carl G. F. Scawartz. 1. Del. 4. Udgave. Kjøbenhavn 1901.

Denne Samling indeholder Opgaver til Brug ved Undervisningen til den almindelige Styrmandseksamen. Afsnittenes Rækkefølge svarer til den Orden, hvori Faget læres ved Kjøbenhavns Navigationsskole. Det Uddrag af „the nautical almanac“, som har været indeholdt i de tidligere Udgaver, er udeladt i denne, idet et langt fuldstændigere Uddrag nu aarlig udkommer paa den engelske Regerings Foranstaltning, hvilken Bog det ved Eksamen kræves, at Eksaminanden har Færdighed i at benytte. Et Afsnit „Blandede Opgaver“ bestaar af 4 Hold, hvert med 50 Opgaver. I hvert af Holdene er saa vidt muligt samlet Eksempler paa samtlige de Opgaver, som ifølge den bestaaende Lov om Styrmandseksamen kan kræves løste ved Eksamen; disse Opgaver er af Forfatteren redigeret i den Form, i hvilken de stilles ved Eksamen.

Den Anseelse, Bogens Forfatter nyder gennem sin mangeaarige, indgribende Virksomhed i Navigationsundervisningen, er den bedste Borgen for dens gode Egen-skaber. Vi medgiver dens her foreliggende ny Udgave vor bedste anbefaling.

Generalforsamlinger.

Rettelse.

I Referatet af Dansk Navigatorforenings Generalforsamling i nærværende Blads Nr. 8 staar S. 77, Spalte 1, L. 6—8 f. o. en Udtalelse af Formanden refereret saaledes: „Ministeriet har derefter resolveret, at naar Konsulen ikke vil paaskrive Papirerne, hvor Sømanden afmønstres, har Skibsføreren selv Ret til at gøre det.“ Formanden, Kaptajn Julius Jensen, oplyser os i denne Anledning om, at denne Udtalelse enten er fremkommet mod hans bedre Vidende, eller beror paa en Misforstaaelse af vor Referent. Udtalelsen skulde gaa ud paa, at Skibsføreren selvfølgelig ikke har Ret til at foretage en saadan Paategning. — Til nærmere Oplysning meddeles, at den Navigatorforeningen fra Justitsministeriet tilstillede Skrivelse er optaget i Foreningens Medlemsblad for September f. A.

Vi tilføjer, at Justitsministeriets Resolution gaar ud paa, at da Konsulerne ikke er pligtige til at give Mandskabets Søfartsbøger Paategning om Mønstring, kan Mønstringsbestyreren ikke, som Betingelse for at udmønstre saadanne Søfolk, forlange, at de skal præstere Bevis for ikke at være Rønningsmænd.

Ugens Havarier.

Kasan, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 28. Februar paa Rejsen fra Newcastle til Libau grundstødt i Taage udfor Torekov. Flot ved egen Hjælp efterat have kastet en Del af Ladningen over Bord.

Brattingsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 26. Februar indløbet til Gibraltar med Maskinskade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Firmaet H. C. Christsens Værft i Marstal er et nyt Skib løbet af Stablen. Det maaler 193 R. T. Brutto, skal rigges som 3-m. Skonnert, og faar Navnet H. H. Petersen.

Fra Flensborg Skibsværft er en til den tysk-øst-afrikanske Linje bygget Damper løbet af Stablen. Dens Hoveddimensioner er: 425' × 48' 2" × 32', Lastevæne 6,000 Tons. Skibet fik Navnet Bürgermeister.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wrisberg, ank. til Buenos Ayres 12. Februar. — Sigurd, Mahncke, ankom til Sharpness 28. Februar. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Alexandria 1. Marts, best. til Bristol. — Erik II, Hveysel, afgik fra Buenos Ayres 2. Februar, best. til Antwerpen. — Knud II, Hansen, ank. til Alexandria 27. Febr. — Skjold, Schmidt, ankom til Howden Dok 23. Februar. — Danmark, Kraemer, ankom til South Shields 13. Februar. — Ragnar, Holst, ank. til Alexandria 19. Februar. — Volmer, Riber, ankom til Libau 27. Februar. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Libau 2. Marts, best. til London. — Olaf, Petersen, afg. fra St. Vincent 27. Febr. best. til Aberdeen. — Svend II, Rise, afg. fra St. Vincent 26. Februar, best. til Rochester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Carloforte 28. Februar, best. til Antwerpen. — Russ, Rasmussen, ankom til Novorossisk 23. Febr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 5. Febr., best. til Calcutta.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Sunderland 28. Febr. — Kamma, Pedersen, afgik fra Boness 26. Febr. — Helga, Lagesen, ankom til Antwerpen 27. Febr. — Elna, Møller, ankom til Barcelona 2. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ankom til Moss 2. Marts — Væring, Krohn, ank. til Khhv. 27. Februar. — Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Aarhus 27. Februar. — Dana, Westergaard, ankom til Cardiff 3. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra London 3. Marts, best. til Newcastle. — Niobe, Schmidt, ankom til Boulogne 4. Marts. — Nancy, Nielsen, pass. Algier 3. Marts, bestemt til Esbjerg. — Nautik, Mortensen, afg. fra Cardiff 24. Febr. best. til Cette. — Nordsøen, Gram, afgik fra Sicilien 28. Febr., best. til Liverpool. — Nexos, Sørensen, ankom til Esbjerg 28. Febr. — Nora, Jørgensen, ankom til Rouen 3. Marts. — Neptun, Christensen, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Norma, Nielsen, ankom til Esbjerg 28. Jan. — Alfa, Nørby, afgik fra Esbjerg 5. Marts, best. til London.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra Libau 3. Marts, best. til Shoreham. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Ghent 4. Marts, bestemt til Methil.

Jylland. Karen, Degn, ankom 28. Febr. til Hull.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 26. Febr., ank. til Tyne 28. Februar. — Russia, Jespersen, ankom til Esbjerg 2. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Bary 1. Marts, best. til Bordeaux. — Gallia, Nielsen, afgik fra Neufahrwasser 28. Febr., ankom til Libau 1. Marts.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Sunderland 28. Febr., ank. til Kbhvn. 3. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Windau 28. Februar, best. til Ghent. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Gibraltar 28. Februar, best. til Colombo. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Barry 11. Februar, best. til River Plate. — Jømsborg, Kühl, ankom til Sevilla 28. Februar. — Kronborg, Eriksen, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 2. Marts. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 3. Marts, best. til River Plate. — Søborg, Fischer, afgik fra St. Vincent 28. Februar, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Lübeck 4. Marts. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Fredericia, ank. til Frederiksstad.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til West Hartlepool 1. Marts. — Klampenborg, Jensen, ank. til Greaker 2. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Port Said 27. Februar. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Torre Anunziata 1. Marts. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Odessa 28. Febr. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Las Palmas 28. Februar, best. til Dunkerque. — Vordingborg, Petersen, ankom til Libau 2. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 4. Marts. — Kallundborg, Lund, ankom til Neapel 4. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 4. Marts, best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, afg. fra Burntisland 28. Febr., best. til Kiel. — Borholm, Petersen, afgik fra Grimsby 26. Febr., ank. til Kbhvn. 2. Marts. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 26. Febr., ankom til Kiel 2. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Aabenraa 27. Februar, ankom til Libau 2. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, afg. fra Singapore 16. Febr. — Annam, Berentzen, afgik fra Shanghai 3. Marts. — Chakrabongs, Hansen, pass. Port Said 14. Febr.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. 26. Febr. til Flensborg. — Energi, Nielsen, ank. 3. Marts til Grangemouth. — Enigheden, Svane, ank. 3. Marts til Kragere.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Kbhvn. 1. Marts, best. til Libau. — London, Bom, ank. til Aarhus 23. Febr. — Paris, Nielsen, ankom til København 23. Februar.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Cardiff 22. Februar. — Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Rufisque 25. Februar. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Bandholm 24. Febr.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Aarhus 3. Marts.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Ghent 2. Marts, best. til Methil — Clara, Jensen, ankom til Aarhus 26. Febr.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Thora, Thomsen, ank. til Amsterdam 18. Febr. fra San Sebastian. — Anne Agnete, Mathiasen, afg. fra Gloriose Isl. 9. Jan. til Amsterdam. — Rosa, Brinck, afg. fra Marseille 18. Febr. til Progresso. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, prajet 8. Febr. paa 35° N. 13° W. fra Liverpool til Port Natal. — Copley, Struckmann, pr. 7. Jan. paa 33° S. 28° W. fra Pisagua til Dunkirken. — Tercera, Pedersen, afg. fra Pisagua 23. Febr. til Falmouth. — Anne & Emmy, Svarrer, ank. til Rio Grande 23. Febr. fra Cadiz. — Aalborg, Clausen, ankom til Marseille 27. Febr. fra Sydhavssøerne.

Fans. Sønderho. Killena, Brinch, ank. 24. Febr. til Chittagong fra Delagoa Bay.

Kjøbenhavn. Clara, Bartram, ankom 2. Marts til St. Croix.

Svendborg. Carl Mørk, Mortensen, ankom til Grangemouth 24. Febr. — Agnete, Møller, ankom til Grangemouth 24. Febr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Leith Red 25. Febr. — Urda, Rasmussen, ank. til Tønsberg 25. Febr. — Ariel, Nielsen, ank. til Lynnington 26. Febr. — Saga, Clausen, ank. til Rye Harbour 26. Febr. — Freir, Hansen, ankom til Pontreueux 25. Febr. — Gæsa, Møller, ank. til Marseille 26. Febr. — Dannebrog, Clausen, ank. til Trouville 26. Febr. — Flora, Sørensen, ankom til Isigny 27. Febr. — Vera, Jensen, ank. til Drøbak 1. Marts. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Drøbak 1. Marts. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Bari 1. Marts. — Fylla, Rasmussen, ank. til Bari 1. Marts. — Ane, Rasmussen, ank. til Gibraltar 3. Marts. — Haabet, Andreasen, ank. til Københavns Red 3. Marts. — Erhardt, Larsen, ank. til Kjøge 3. Marts.

Ærø. Norma, Albertsen, afg. 25. Febr. fra Hamburg. — Albertsa, Kromann, ank. 24. Febr. til Leith. — Hebe, Clausen, afg. 26. Febr. fra Kallundborg til København. —

Gerda, Hansen, ank. 26. Febr. til Antwerpen. — Hermod, Hermansen, ank. 26. Febr. til Charlestown. — Thor, Kromann, afgik 24. Febr. fra Terneuzen til Venezuela. — Argus, Jensen, ank. 27. Febr. til Fowey. — Hertha ank. 27. Febr. til Kjøbenhavn. — I. A. Kromann, var 28. Febr. sejlferdig i St. Nazaire, bestemt til Harburg. — Forældres Minde, Christensen, afgik 28. Febr. fra Fowey til Skien. — Hebe, Clausen, ankom 3. Marts til Kjøbenhavn. — Hansigne, Clausen, var 4. Febr. i Rio Grande do Sul best. til Falmouth f. O. — Zephyr, Hansen, var 18. Febr. sejlferdig i Dakar, best. til St. Louis. — Union passerede 28. Febr. Dungeness, østgaaende.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 2. Marts til Halmstad fra Kjøbenhavn.

Efterretninger for Søfarende.

Langen regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaslene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb og Horne-Rev. Lystønderne „Sandodden“, „Søren Jessens-Sand“ og „Jerg“ ere atter udlagte og Vintersemærkerne inddragne. Hermed ere samtlige Lystønder i Graadyb atter udlagte.

Lys- og Fløjtetønden „Slugen N.“ er atter udlagt. **Skagerrak.** Det paa 57° 20' N. Br. 9° 0' Ø. Lgd. liggende Vraggods er borttaget.

Vraget af den paa 57° 18' N. Br. 9° 9' Ø. Lgd. liggende Damper er uskadeliggjort ved Udtagelse af Master og Skorsten. Mindste Dybde over Vraget er 31 Fod.

En Vragvager er midlertidig udlagt paa Stedet. **Kattegat.** Lystønderne „Tangen“, „Lille-Grund N.“ og „Sejrø NV.“ ere atter udlagte og Vintersemærkerne inddragne.

Island. Mellem Reykjanes og Skagi, ud for Hvalsnes Kirke, strækker et Rev sig c. 1 Kml. ud fra Land.

Havnetid ved Reykjavik: 4 T. 58 M. Forskel mellem Højvande og Lavvande ved Niptid 3½ Fod, ved Springtid 14 Fod, men kan med stormende Vejr i Marts og September stige til 18 à 19 Fod. Springtid indtræffer c. 3 Dage efter Ny- og Fuldmaane, Niptid c. 3 Dage efter Kvarterskifte. Ebbe og Flod løbe lige længe.

Havnetid ved Hafnarfjördr: 5 T. 48 M. I Flateyjarsund, Ø. for Eyjafjördr, findes c. 7 Fv., mellem Flatey SV.-Pynt og Vikrhøfði. S. for Flatey findes 11 Fod Vand 2 Kbl. fra Land.

I Flateyjarsund løber Floden V. i og Ebben Ø. i. Mellem Streitisvarf og Krosnes, N. for Berufjördr, ligger 1 Kml. N. 71° Ø. fra Bjarnarskær et Skær med c. 10 Fod Vand. Hornafjördr, V. for Vestrahorn. 0,9 Kml. S. 74° V. for Hvaney Varde ligger et blindt Skær, hvorpaa det bryder med høj Sø.

Ledepælene paa Tangen V. for Hvaney ere overet i N. 73° V. Mindste Dybde i Linien er 4 Fv.

Vestmannaeyjar. 1½ Kml. Ø. for Helgafell ligger en Grund, Bessi, med 12 Fv. Vand, hvorpaa det bryder med høj Sø.

1 Kml. SV. for Tridrángar ligger et Skær med 8 Fv., paa hvilket det bryder med høj Sø.

Mellem Vestmannaeyjar og Reykjanes, V. for Selvogrnæs og ud for Strandar Kirke, skyder Rev, der til Dels ere tørre ved Lavvande, c. ½ Kml. ud fra Land.

Foruden de ovenstaaende Oplysninger er fra Opmaalingen ved Island i 1901 hjembragt Oplysninger om Farvandet Ø. for Reykjavik, om flere Ankerpladser paa Nordlandet, om Eyrarbakki og Stokkseyri samt om Vestmannaeyjar og Fuglasker m. m. Disse ere optagne i „Forandringer og Tilføjelser Nr. 2“ til „Den Islandske Lods“, hvortil henvises.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Sandhamn Fyrs Lysevne er forøget. S.-Grænsen for det faste Lys er flyttet noget N. efter til S. 54½° Ø., saa at den nu gaar 1 Kbl. fri af Vageren paa Revengrundet.

Askrikefjærden. I Askrikefjærden er rejst følgende Mærker for den maalte Mil: Langmærke: En Stang med Topbetegnelse paa N.-Siden af Holmen Stora Høgarn og en paa N.-Siden af Holmen Fredag. Tværmærke nærmest Stora Høgarn: To Stænger med Topbetegnelse paa N.-Kysten af Askrikefjærden og desuden to Varder, paa Stranden Ø. og V. for Linien Stagerne overet, der, naar de komme overet med Flagstangen paa Bogesund Slot, angive, at man er tæt ved Tværmærket.

Endvidere to Stager med Topbetegnelse som Tværmærker 2 Kml. og 3 Kml. fra det første.

Bottniske Bugt. I 1902 foretages Opmaaling mellem Præstgrundet, 61° 20' 8" N. Br. 17° 21' 3" Ø. Lgd., og Bremö, 62° 15' 12" N. Br. 17° 45' 35" Ø. Lgd., mellem Storbådan, 63° 24' 35" N. Br. 19° 35' 37" Ø. Lgd., og Ratan, 63° 59' 10" N. Br. 20° 55' 56" Ø. Lgd., samt mellem Romelshällan, 64° 54' 12" N. Br. 21° 20' 30" Ø. Lgd., og Gaxmarksliden, 65° 7' 11" N. Br. 21° 25' 7" Ø. Lgd.

I den Anledning rejstes større og mindre Baaker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker udsættes. Disse have et eller flere Flag som Topbetegnelse. Skibsførere advares mod at forveksle disse Mærker med de til Farvandenens Afmærkning benyttede.

Tyskland. Kieler Fjord. Toldvagtskibet ved Friedrichsort er inddraget for Is.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Ifølge Telegrammer fra Varberg Fyrmester har Fyrskibet „Fladen“ været inddraget for Is, men er nu atter udlagt paa Station.

Norge. Arendal. Tromsøen. Varden paa Brændingerne ved Tromsøen er til Dels ødelagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Ved Helgoland er Vraget af Skibet „Bandaneira“ ikke afmærket, men om Natten vises en hvid Lanterne fra Vraget.

Elben. Ifølge Telegrammer fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Krautsand“ og Vragfyrskibet ved „Lemnos“ atter udlagt paa Station.

Holland. Vlie Red. Lods- og Fyrskibet paa Vlie Red er atter udlagt.

Frankrig. Fyrskibet „Ruytingen“ er midlertidig ombyttet med et Fyrskib med en Mast med rød Ballon. Det viser Blinkfyr med rødt Et-Blink hver 30 S. Flammens Højde: 32 Fod. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa hver 30 S. kimes afvekslende to Gange og een Gang.

England. Hartlepool. Vraget, der laa sunket tværs ud for Castle Eden ved Hartlepool, er bortsprængt.

Nordlige Atlanterhav.

Newfoundland. St. Johns Harbour. Ved St. Johns Harbour er den hvide Forbaake, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr, flyttet lidt V. hen. Flammens Højde: 52 Fod. Paa den røde Stenbygning er malet en hvid, lodret Stribe for at angive Pladsen for det gamle Dagmærke og tjene til Ankermærke.

Det røde, faste Bagfyr vises fra Congregational Kirke. Flammens Højde: 197 Fod. Paa Kirken er anbragt en tynd Stang, som naar en Højde af 247 Fod.

Stangen holdt overet med det hvide Ledemærke i N. 84° V. eller de to Fyr overet om Natten, lede ind i Havnen. Det bageste Dagmærke er borttaget. 47° 34' N. Br. 52° 41' V. Lgd.

Nova Scotia SØ-Kyst. Jeddore Harbor. Ved Jeddore Harbor staar Bagfyret N. 14° V. 410 Alen fra Forfyret. Old Man Rock ligger meget tæt om Bagbord for Indgaaende til Fyrlinien, og Bar Point Shoal meget tæt om Styrbord, saa man bør aabne Fyrene lidt, naar man passerer disse Grunde.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Lower Bay. Main Channel. Southwest Spit. Tønden ved Drejningen fra Sandy Hook Fyr og South Beacon Ledelinie til Chapel Hill Ledelinie er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 12 med Stage og Ballon af en ny, højere Type. Den ligger i 29 Fod Vand Middellavvande, 50 Alen S. 14° V. fra den for nylig udlagte Lystønde.

En sort Stumptønde C, af en højere Type, er i 27 Fod Vand udlagt 25 Alen S. 20° Ø. for Chapel Hill Cut Lystønde, fra Romer Shoal Fyr i S. 37° V. og fra North Hook Baake i N. 81° V.

Delaware River. Cherry Island. I Cherry Island forreste Ledefyr, 1/2 Kml. ovenfor Edgemoor Valsemølle, er den røde, faste Vinkel borttaget. Fyret er nu hvidt med Formærkelser, Lys 2 S., Mærke 1 S.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston Bay. Half Moon Shoal. Paa Half Moon Shoal er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Det vises fra en sort firkantet Baake, som staar i 5 Fod Vand tæt N. for det gamle Fyr. 29° 24' 4" N. Br. 94° 50' 59" V. Lgd.

Brazos River. Fyret paa SV.-Dæmningen ved Indløbet til Brazos River er forstærket. Ved Fyret gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 20 Sek.

Cuba S.-Kyst. Guantanamo Bay. I Guantanamo Bay er Afmærkningen nu saaledes:

Ved Indløbet ligger Tønderne Nr. 1 og 2. Sort Tønde Nr. 3 ligger 1/8 Kml. N. 15° V. fra Observationspladsen paa Kanten af Grunden. Rød Tønde Nr. 4 paa Kanten af 3 Fods Pladen. Sort Tønde Nr. 5 paa Kanten af Grunden Ø. for Carncoles Point. Rød og sort vandret sribet Tønde Nr. 6 paa S.-Kant af Grunden S. for Hospital Cay. Sort Tønde Nr. 7 paa SØ.-Enden af Grunden S. for Medio Cay. Rød og sort vandret sribet Tønde Nr. 8 paa N.-Enden af Grunden N. for Medio Cay. Sort Tønde Nr. 9 paa Ø.-Kant af Grunden S. for 18 Fods Pladen S. 56° V. fra Medio Cay N.-Ende. Rød Tønde Nr. 4 ved V.-Kanten af 12 Fods Pladen S. 73° V. fra Fort Toro. Rød Tønde Nr. 8, Upper Channel Tønde. Sort Tønde Nr. 11, Upper Channel Tønde, fra Fort Toro i N. 4° V. og fra Carmenera Fyr i N. 50° V.

Jack Taylor Reef. Jardinillos Bank. Jardinillos Bank og Jack Taylor Reef danne en sammenhængende Grund, hvis S.-ligste Kant ligger paa 21° 28' N. Br. 81° 47' V. Lgd.

Porto Rico. Guayanilla Harbor. I Guayanilla Harbor er Afmærkningen nu saaledes:

En rød Spidstønde Nr. 2, Maria Langua Tønde, i 25 Fod Vand, fra Maria Langua Island venstre Kant i S. 87° V. og fra Point Gotay i S. 1° Ø. En rød Spidstønde Nr. 4, Point Gotay Tønde, i 23 Fod Vand, fra Maria Langua Island venstre Kant i N. 53° V. og fra Point Gotay N.-Pynt i S. 15° V. En rød Spidstønde Nr. 6, La Mata Tønde, i 23 Fod Vand, fra Point Gotay højre Kant i N. 31° V. og fra La Mata Island venstre Kant i S. 48° V.

Porto Rico S.-Kyst. Guanico. La Laya Shoal. En rød Spidstønde Nr. 2 er i 35 Fod Vand udlagt ved La Laya Shoal, fra Guanico Fyr i S. og fra Point Brea i N. 76° Ø.

Porto Rico V.-Kyst. Mayaguez Bay. I Mayaguez Bay er Afmærkningen nu saaledes:

En sort Klokketønde, Inner Manchas Shoal Tønde i 23 Fod Vand, fra Point Guanajivo i N. 8° Ø. og fra Point Algorrobo i S. 77° V. En sort Stumptønde Nr. 1, Outer Manchas Shoal Tønde, i 23 Fod Vand, fra Point Guanajivo i N. 20° V. og fra Point Algorrobo højre Kant i N. 76° V. En rød Spidstønde Nr. 2, Great Manchas Shoal Tønde, i 23 Fod Vand, fra Toldhuset i N. 80° V. og fra Point Guanajivo i N. 4° V.

Porto Rico V. Mona Island. Fyret paa Mona Island Ø.-Pynt lyser fra N. 10° V. gennem N., Ø. og S. til S. 45° V. 18° 3' N. Br. 67° 51' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Valdivia. I Indløbet til Valdivia Havn er det forbudt at ankre mellem en Linie mod NV. fra Pena del Conde til Fyret paa Niebla Bluff og mod SØ. fra Chorocomayo Point til Piojo Point, da der paa den Strækning ligger Telegrafkabler. 39° 52' S. Br. 73° 27' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Grækenland. Syra. Aspro Islet. Den røde Fløjetønde N. for Aspro Islet er bortdrevet. Man maa ikke stole paa, at denne Tønde er paa Plads. 37° 24' N. Br. 25° 0' Ø. Lgd.

Rusland. Bug Dnieper Bugt. I Bug Dnieper Bugt er det forbudt at ankre 1 Kml. N. for og 0,5 Kml. S. for Adjigiol Ledefyrlinie samt fra Militær-Landingsstedet ved Otschakov til 1 Kml. Ø. der for i Retning af Adjigiol Fyrtaarne.

Sevastopol. Baaken paa Bjergtet Rudolf ved Sevastopol er ødelagt og opføres ikke igen. Det hvide Vagthus med rødt Tag, 60 Alen S. 36° Ø. for Baakens Plads, holdt overet med Kirken paa Kirkegaarden i S. 17° Ø. og N. 17° V. leder fri V. om Revne ud for Pynten ved Batteriet Konstantin.

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

Forindien. Coromandel Kyst. Armeghon. Tændingen af det nye Armeghon Blinkfyr er udsat til den 1. Maj 1902.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Kina. Hongkong. Lye Mun Pass. I Lye Mun Pass ere følgende Fyr tændte:

Et rødt, fast Fyr paa 1 1/2 Fv. Pullen 7 1/2 Kbl. N. 66° Ø. fra Quarry Point. Synsvidden: 1 Kml. Betonfundament med Stage og Ballon. 22° 18' N. Br. 114° 14' Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr paa Kysten tæt ved Lye Mun Point. Synsvidden: 1 Kml. Fyrbaake.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — Smyrna er erklæret fri for Pest. London er erklæret for smittet af Børnekopper.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Marts 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		94 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
Danmark		76	76 ¹ / ₂
Norden		99 ¹ / ₂	100
Kjøbenhavn	86 ¹ / ₄	86 ³ / ₄	86 ¹ / ₂
Carl	45	44 ³ / ₄	45 ¹ / ₂
Dannebrog	87	87	87 ¹ / ₄
Skjold	59 ¹ / ₂	59 ¹ / ₄	59 ³ / ₄
Urania	43	42 ³ / ₄	43 ¹ / ₄
Union		89 ³ / ₄	90
Dampsk. af 1896	86 ³ / ₄	86 ¹ / ₂	87
Østasiatiske	99 ¹ / ₄	99	99 ¹ / ₄
Østersøen	101 ¹ / ₂	100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
Nordsøen		51	56
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		66	80
Dansk-russisk Dampsk. ...		94	96
Hejmdal	106	105 ¹ / ₂	107
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		96 ¹ / ₂	99
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		88 ¹ / ₂	89
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		90 ³ / ₄	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		97	97 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		96 ³ / ₄	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —	90 ³ / ₄	90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		140 ¹ / ₂	142
Privatbank		126 ³ / ₄	127
Landmandsbank		127 ¹ / ₄	129
Handelsbank		124 ¹ / ₂	125
Grundejerbank		102	102 ¹ / ₄
Burm. & Wain	79— ¹ / ₂	79	79 ¹ / ₄
Helsingers Jærnsk.		91	98
Sukkerfabr.	110 ³ / ₄	110 ³ / ₄	111
Bryggeri Aktier	100 ³ / ₄	100 ³ / ₄	101

Vekselkurser d. 4. Marts 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Marts 1902.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	100.00
3 ¹ / ₁₀ — Boden Kredit	94.75
5% Mexikanske 1899	99.70
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — 1890	85.00

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

Forenede Dampskibsselskab 10,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 20,000, „Urania“ 20,000, „Union“ 20,000, „Dampskibss. af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 2,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigt og sikkert
fra
C. Mollerups
Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjælpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholder aarlig Generalforsamling i Hotel „Phønix“ Mandag den 17. Marts 1902, Kl. 8 Aften.

- 1) Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar,
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet,
- 3) Forslag til Anvendelse af Overskudet,
- 4) Valg af en Kommitteret,
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, Bredgade Nr. 36, hvor det reviderede Regnskab er fremlagt til Eftersyn.

Aktieselskabet

Det dansk-russiske Dampskibsselskab.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Mandagen den 10. Marts 1902 Kl. 3 Eftermiddag i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar,
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1901 samt Fastsættelse af Udbytte,
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer,
4. Udtrækning af 5 af Selskabets Partialobligationer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskab udleveres paa Selskabets Kontor daglig mellem Kl. 11—1 fra den 3. til den 8. Marts inklusive imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeher lydende Aktier.

P. B. V.

Martin Carl.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægternes § 2.
- 3) Valg af Kontrolkomite.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1902.

C. K. Hansen.

Skibsbyggerplads.

Den af Skibsbygger Sparre tidligere benyttede Plads i Nysted kan udlejes til en solid Mand, de første 5 Aar uden Vederlag og de følgende Aar til en meget moderat Leje. Man henvende sig til Havneudvalget.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtøer over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. 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.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af herved værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforudtænkt. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lods penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Odense.	I Fjorden 16 & 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 & 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besøres 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.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ & 3 Kr. pr. Mand	
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besøres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33 % mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besøres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrighed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting** Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.
Reparation udføres omhyggeligt.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler
Marine og Rørkedler
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

J. CHR. PETERSENS PAPIRHADEL, St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreførere Rabat.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrens Skibarostavtaler.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Aktieselskabet „Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts d. A. Kl. 1 1/2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen. Forhandlingsgenstandene ere:

1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.

2) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1902.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen. Forhandlingsgenstandene ere:

1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.

2) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. 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 4. Marts 1902.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Vulcan“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Tirsdag den 11. Marts Kl. 3 1/2, paa Selskabets Kontor, Østbanegade Nr. 3, Stuen, med følgende Dagsorden:

1) Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

2) Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for 1901 til Decharge.

3) Fastsættelse af Udbytte for 1901.

4) Valg af 2 Kommitterede.

Kjøbenhavn, den 27. Februar 1902.

Bestyrelsen.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

ca 430 Kubikfavne Kampesten

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud mrkt. „Tilbud paa Kampesten“, paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Torsdag den 13. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 28. Februar 1902.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:

c. 120 Kubikfavne Gangstigrus

c. 270 do. Overdækningsgrus

efter Betingelser, der udleveres paa Stadsingeniørens Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søgnedag fra Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud mrkt. „Tilbud paa Vejmaterialier“ paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Torsdag den 13. Marts d. A. Kl. 12 Middag paa Frederiksberg Kommunes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.

Frederiksberg Stadsingeniør, den 28. Februar 1902.

Anders Nielsens Fedevarerforretning. Fredericiagade 27.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

F. Kriel,
Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.
Værft og Skibsmedie
ved nordre Red.
Bopæl: Classensgade 11, n.
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

Esbjerg Skibsværft. S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparation
tioner af Jærn- og Træskibe.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Wald. Petersen's
Kjøudsalg.
Toldbodvej 44.
Telefon 5636.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte
SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver nervøse- og Blodsygdomme hos Mænd, sendes frit til enhver, som skriver derefter.



Om nervøse- og Blodsygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Kundskab. Det er et Faktum, at slige Sygdomme ofte forekommer hos Mænd i alle Aldre og alle Livstillinger. Aarsagerne til disse er meget forskellige, og de findes beskrevne fuldstændig i illustrerede Bøger paa 100 Sider hver, hvilke udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bøgerne sendes til enhver, som skriver efter dem, og de er vel værd at læse, da de indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv derfor Navn og Adresse til State Medical Institute, Nr. 376, Elektron Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og Bøgerne vil blive sendt Dem paa dansk, omhyggeligt forsegledede. Lidende anmodes ufortøvet om at skrive i Dag.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af

Damp- & Sejlskibe,

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

Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering 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. Trler i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere.

Sextanter og Oktanter.

Barometre, * Thermometre,

Manometre, Indicatorer.

Tegnebestikker Parallelinealer.

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk vej kan skeines fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørteft
å 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørteft
å 68 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvallfater, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,

Løderstræde 9, Kjøbenhavn K.

Tel. 3681.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Nyt Skib til Salg.

En under Bygning værende Jagtskonert, ca. 70 Brutto Tons, bygget til Veritas højeste Klasse, er til Salg i bil- eller sejlferdig Stand ved Henvendelse til

Firmaet Agent Petersen,
Marstal.

P. S. Skibet kan blive færdig i Juni Maaned.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

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 Kalkbrænderi. Ø.

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

Telf. 863.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 6. Marts 1902. — Ansvar for Tab af Menneskeliv ved Kollision. — Fragtmarkedet. — Literatur. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 11.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. Marts 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompassjusteres.

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, Ro-
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

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

Telefon 1027.
**Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,**

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

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

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.

Baadekompas
m. m.

**E. S. Rit-
chie & 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 Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkertær
m. m.

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

M. Christiansen

John Hinckes Ende

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.



C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller.
Løst, og paatrykt selve Om-
slagspapiret.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2803.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine }

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Det betaler sig for

Enhver

at proviantere hos

J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1932.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsøns Efflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

J. Melander,

Blikkenalager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 8-8 Aften. Søndag 1-2.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 13. Marts 1902.

Søfyrerbødernes Strejke er Genstand for Omtale i sidste Nummer af „Fairplay“. Det engelske Blad omtaler de Vanskeligheder, Dampskibsrederi-Foreningen („The Danish Shipping Federation“) har med Fyrerbøderne og fortsætter: „I Foreningen er indmeldt 350,000 Tons af de 400,000 Dampskibstons, der findes under dansk Flag; den ikke indmeldte Tonnage bestaar væsentlig af Flodskibe o. lign. Foreningen, der oprettedes i 1898, synes til at begynde med at have begaaet den Fejl at forhandle direkte med Arbejderforeningens Ledere og derved give dem en Magt og Autoritet, der har sat dem i Stand til at tvinge alle Fyrerbødere ind i Foreningen. Den britiske „Shipping Federation“ har altid holdt sig borte fra Fagforeningerne. Naar disse har forholdt sig passive og ikke har forstyrret Arbejdets Gang, har den intet haft at gøre med dem. Naar de har været angribende og har søgt ved Strejker at fremkalde Arbejdsstansninger, har „Shipping Federation“ med Fasthed og altid med Held bekæmpet dem. Men den har altid nægtet at forhandle med dem, og Virkningen af denne uafhængige Politik ses af den betydelige Magtstilling, Organisationer nu indtager. I Danmark har Søarbejderne tre Organisationer, nemlig Sømændenes, Fyrerbødernes og Havnearbejdernes. Resultatet af de „venskabelige Forhandlinger“ med disse Foreninger er, at de nu fordrer, at intet Fagforeningsmedlem under noget Paaskud maa antages til Arbejde. Den danske Forening modsætter sig denne Fordring som ganske ødelæggende for den Kontraktsfrihed, der er af saa stor Betydning for Arbejdsgiverne ved Ledelsen af deres Bedrift. For at udøve et yderligere Tryk paa den danske Forening har den internationale Transportarbejder-Forening tilskrevet den og truet med, at de danske Skibe, hvis Foreningen ikke gaar ind paa Fagforeningens Fordringer, vil blive blokerede i alle evropæiske Havne. Dampskibsrederi-Foreningen har nu henvendt sig til den britiske „Shipping Federation“ for at blive optaget i denne, og Sagen er under Overvejelse i denne sidste. Det synes rimeligt, at man vil kunne naa til en Overenskomst, der vil sætte den britiske „Shipping Federation“ i Stand til at beskytte den danske Forenings Skibe imod Angreb paa dem i engelske Havne.“

Disse Betragtninger røber ikke synderligt Kendskab til danske Forhold. Vi ser bort fra saadanne Unøjagtigheder som at den danske Dampskibsflaades Tonnage er anført som vistnok en Del mindre, end den i Virkeligheden er, at Dampskibsrederi-Foreningen angives som stiftet i 1898 i Stedet for i 1884, og at Konfliktspunkterne i den nuværende Strejke er ukorrekt fremstillede. Men det engelske Blad tager mærkeligt fejl, naar det tror uden videre at kunne sammenstille Forholdene her i Danmark og i det hele paa Kontinentet med dem i England. I Danmark staar man overfor de social-demokratiske Fagforeninger, der i hvert Fald for Søarbejdernes Vedkommende er langt stærkere end de tilsvarende engelske „Trade Unions“. I Danmark kan man ikke, som „Shipping Federation“ kan det i England, nægte enhver Forhandling med Fagforeningerne, fordi man derved vilde bryde med en Praksis, der har vundet Hævd i det danske Samfund, og som selv de stærkeste danske Arbejdsgiver-Organisationer — og ingen vil henregne Redernes til disse — ikke har turdet gaa imod. Alle danske Arbejdsgivere anerkender Fagforeningerne som eneste Repræsentation for Arbejderne, og ingen Arbejdskonflikt er i mange Aar afsluttet her i Landet uden gennem en Forhandling med dem. Dette Forhold kommer man ikke udenom, fordi de britiske Redere har kunnet stille sig helt uafhængige af „Trade Unions“, hvis hele Karakter er ret forskellig fra Kontinentets Fagforeningers. Hvad der paa Kontinentet derimod kræves er, at Rederne skaber sig Organisationer, der er Arbejdernes jævnbrydige, saa at de kan holde dem Stangen, og det vil

sikkert være klog Politik, om Rederne i de forskellige kontinentale Havne søger en Samvirken indbyrdes og med Englands „Shipping Federation“. Dampskibsrederi-Foreningen har derfor utvivlsomt handlet rigtigt i, baade med den nuværende og med fremtidige Konflikter for Øje, at søge Samarbejde med de britiske Redere, et Samarbejde, der burde udstrækkes til de nydannede Rederorganisationer i Amsterdam, Antwerpen, Havre m. fl. Steder, hvor Arbejdsforholdene har flere Lighedspunkter med dem her i Danmark.

De engelske Skibsførere synes omsider at have faaet en kraftig og levedygtig Organisation. Medens det ikke hidtil er lykkedes deres Foreninger, skønt de har udrettet meget godt, at vinde nogen nævneværdig Tilslutning i den store engelske Skibsførerstand, har The Merchant Service Guild, der har Sæde i Liverpool, i Løbet af faa Aar faaet et meget stort Antal Medlemmer og vundet betydelig Indflydelse. Denne Forening tæller nu over 8,000 Medlemmer og har en Formue paa c. 7,000 Lst. Den udfolder en meget stor Virksomhed. I det forløbne Aar har den saaledes afholdt ikke mindre end 47 Møder, paa hvilke der har været ført Diskussioner om Æmner af Interesse for dens Medlemmer. Den har dernæst med megen Iver varetaget Skibsførernes Interesser ved de søretlige Undersøgelser, ligesom deres Lønningsforhold har været Genstand for dens Opmærksomhed. I Foreningens Aarsberetning oplyses det, at de engelske Skibsførere og Styrmand gennemgaaende er slet lønnede. Styrmand med de bedste Kvalifikationer, og som til Tider har Ansvar for umaadelige Værdier og for Menneskeliv, lønnes med 5—6 Lst. om Maaneden. Et Firma, der til velgørende Formaal yder over 20,000 Lst., lønner første Styrmandene paa sine store Dampere med 8 Lst. om Maaneden. Kaptajner, der fører Skibe af anelig Størrelse, lønnes i mange Tilfælde med 120—200 Lst. om Aaret. I de sidste 20 Aar er Antallet af britiske Skibe gaaet ned med over 5,000, medens Tonnagen er forøget med c. 3 Mill. Tons. Dette betyder, at Skibsfører- og Styrmandsstillingerernes Antal er gaaet ned med c. 10,000, og medens det Ansvar, der er knyttet til dem, er stærkt forøget, er Lønningerne mindre end nogensinde. — Paa Foreningens nylig afholdte Aarsmøde holdt det bekendte Parlamentsmedlem Lord Muskerry en længere Tale om sin Virksomhed i Parlamentet, hvor han særlig tager sig af Skibsførernes Interesser. Ogsaa dette er et Vidnesbyrd om The Guilds stigende Betydning.

Folkethingets første Behandling af Lovforslaget om Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer syntes ubetinget at varsle det en gunstig Skæbne. Talere af alle Partier gav det deres Tilslutning, og den eneste Fare, der kan tænkes at lure paa det, er den, at man vil søge andre toldreformatoriske Bestemmelser knyttede til det. Finansministeren advarede imidlertid stærkt herimod, og forhaabentlig klarer Lovforslaget sig da igennem i denne Samling.

„Sh. Gaz.“ bringer den Opsigt vækkende Nyhed, at Cunard-Selskabets Bestyrelse har besluttet at bygge to ny Passagerdampere til dets Atlanterhavsrute, der vil opretholde dette bekendte, Selskabs ledende Stilling blandt de transatlantiske Dampskibsselskaber. Selskabets Teknikere er nu i Færd med at udarbejde Planerne til de to Dampere, der med Hensyn til Størrelse, Bekvemmeligheder og Fart vil overgaa alle andre Skibe. De siges at skulle være over 700 Fod lange og have Maskiner, der kan udvikle en samlet HK. af 48,000,

og som vil give en Fart af 25 Knob. Selskabets bekendte Baade „Campania“ og „Lucania“, der har vist sig saa hensigtsmæssige, vil blive tagne til Mønster for de ny Baade. Med Hensyn til Maskinkraft og Fart vil de ny Skibe betegne et større Fremskridt, end der hidtil er gjort i Handelsflaaden. Det er endnu ikke bestemt, hvor Skibene skal bygges.

Der har i England længe været en vis Misstemning over, at Tyskland paa en Maade havde opnaaet Førerstillingen i Atlanterhavsfarten, for saa vidt de hurtigst sejlene Dampere var tyske, og man har set hen til Cunard-Selskabet som det, der skulde gøre Skridt til at hævde Englands Stilling. Selskabet har dog betænkt sig længe, og mange antog, at det veg tilbage for de kolossale Omkostninger, der vilde være forbundet med at slaa den tyske Rekord. Det viser sig nu, at man har taget fejl heri, og at Selskabet vil møde med to Dampere, der sikkert vil gøre Epoke i Atlanterhavsfartens Historie. Den hurtigste af de nuværende Atlanterhavsdampere er „Deutschland“, hvis Længde er 684 Fod, hvis Maskiner indicerer 37,000 HK. og som har en Fart af c. 23,36 Knob.

Med Dampskibet Oscar II, der i Lørdags ankom hertil og i Gaar afgik paa sin første Rejse til New York, har Det forenede Dampskibsselskab gjort det første Skridt til paa en for Danmark værdig Maade at kunne deltage i den transatlantiske Passagerfart. Af selve Skibet har vi bragt en detailleret Beskrivelse i vort Nummer for d. 21. November f. A., umiddelbart efter dets Stabelaføbning. Det viste sig paa Turen herover fra Glasgow som et udmærket Søslib. Dets Fører er, som tidligere meddelt, Kaptajn Jespersen, dets første Maskinmester Hr. Anger.

Vi har modtaget følgende:

Da det er kommen os for Øre, at der fra Forretningsføreren ved Cementfabriken „Danmark“, Hr. Fich, skulde være fremkommen Udtalelser om, at vi Sejlskibsførere her fra Aalborg ikke ønskede at blive befragtede for henved d. 15. Marts d. A., skal vi tillade os at oplyse, at denne Udtalelse i et og alt er vildledende og ukorrekt. Sandheden er nemlig den, at vi for den første Rejse til Kjøbenhavn har forlangt 45 Øre i Fragt pr. Tønde — tidligere har Fragten været 50 à 55 Øre —, medens der kun fra Forretningsbestyreren tilbydes os 40 Øre pr. Tønde og ikke derover, hvad vi ikke har kunnet modtage paa nærværende Aarstid.

Efter Forlydende søger vedkommende Forretningsfører nu gennem forskellige Mæglere i Kjøbenhavn og her i Aalborg at faa en Damper, der kan laste c. 1,000 Tdr., men da Fragten pr. Damper som Regel altid er højere end pr. Sejlskib, skønner vi ikke rettere, end at Forretningsføreren, selv med Afholdelse af større Udgifter til Fragt, vil søge at tvinge os til at modtage hans Tilbud, hvad han dog næppe ad den Vej opnaar.

Nærværende er kun til Belysning af Sagen for de, der muligt er Interessenter i ovennævnte Fabrik.

Aalborg, d. 7. Marts 1902.

Samtlige Skibsførere af Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Aalborg.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Hr. J. P. Nielsens Artikel i Deres meget ærede Blad No. 10 af 6. ds. tillader vi os at meddele, at vi som de af „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Afdeling for mindre Skibe“ for Aalborgs Vedkommende antagne Mæglere fuldstændig samstemmer med den fremsatte Tanke, og vil der senest fra d. 15. ds. hos os være fremlagt paa vort Kontor en Bog til det antydede Brug.

Vi er Hr. J. P. Nielsen forbundne for det givne Vink.

Aalborg, d. 7. Marts 1902.

Søborg & Benthin,
Skibsmæglere.

Vi har modtaget følgende:

Alle Skibsførere, saavel Medlemmer som Ikke-Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe, bedes godhedsfuldt i Aalborg henvende sig til d'Hrr. Søborg & Benthin, og tror vi, at de derved gavner deres egne saavel som Foreningens Interesser.

Kredsbestyrelsen for Nordjylland.

Vi har fra Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømændshjem i fremmede Havne modtaget et af den udsendt Opraab om at støtte den Sag, Foreningen arbejder for. Det fremhæves i Opraabet, at faa Grene af det praktiske Arbejde for at hæve den nordiske Sømændsstand og lette dens Kaar kan opvise saa gode Frugter som Oprettelsen af vel indrettede Hjem for vore Søfolk i fremmede Havne. Disse Hjem med deres Læseværelser og Afholdskafeer danner en kraftig Modvægt mod Havnebyernes Fristelser og binder Sømændene fastere til deres virkelige Hjem og Fædreland. I 20 af de større Havnebyer — deriblandt Amsterdam, Dunkerque, Havre, Hull og Liverpool — findes dog intet saadant Hjem, skønt de besøges af Mængder af nordiske Skibe. Sømændsvenner i de nordiske Lande har derfor besluttet at arbejde i Fællesskab, saa at de Hjem, der bliver oprettede, i lige høj Grad kan komme danske, norske og svenske Søfolk til Gode. Det forudsættes, at Hjemmene om nogle Aar skal kunne bære sig selv, hvilket kun vil kunne ske ved Tilslutning af Søfolk fra alle de nordiske Lande. Man vil først oprette et Hjem i Hull og derefter i Dunkerque, i hvilke Byer Myndighederne har lovet Planen Støtte.

Foreningen opfordrer nu indtrængende Almenheden til at støtte dette Arbejde. I den danske Bestyrelse sidder bl. fl. Admiral V. Hansen, Kommandørerne Holbøll, Mygind og Holm, Havnekaptajn Drechsel, Kaptajn P. Paulsen og Konsul C. Cloos. Bidrag modtages af Kommandør Mygind, Willemoesgade 54, Kjøbenhavn, Ø., og hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35, Kjøbenhavn, K.

Sø- og Handelsretten afsagde i Gaar Dom i den af det offentlige mod Dpsk. „Siam“s Fører. Kapt. Glahn, og 1. Styrmand Therkelsen anlagte Sag i Anledning af Skibets Grundstødning paa Arabiens Vestkyst i afvigte Efteraar. Kapt. Glahn frifandt; Styr. Therkelsen idømtes en Bøde til Statskassen af 200 Kr., og begge tilpligtedes at betale Sagens Omkostninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe indskærper sine Medlemmer:

Slut ikke fra Kjøbenhavns Frihavn, uden at bestemt Ladetermin opgives.

Regler for Sammenstøds- og Bjærgnings-sager.

Forslag til internationale Vedtægter.

Comité maritime international, der har sit Hovedsæde i Belgien og Underafdelinger i de fleste andre Lande, har som bekendt ved de sidst afholdte Møder særlig beskæftiget sig med Sammenstøds- og Bjærgnings-sager. Man har søgt paa disse to Omraader af Søretten at komme til en Forstaaelse mellem de forskellige Landes Udsendinge og dette kan ogsaa siges at være naaet. Man bestemte da paa Mødet i Paris i Efteraaret 1900 at samle de Resultater paa de nævnte to Omraader, hvortil de forskellige Møder var kommet, og give dem en saadan Form, at de vilde kunne egne sig til international Vedtagelse.

I den Anledning dannedes der et Udvalg, der kom til at bestaa af følgende: Formand Lord Alverston (England), Sekretær: Advokat Louis Franck (Belgien), Medlemmer: Advokat Autran, Professor Lyon Caen (Frankrig), Ch. le Jeune (Belgien), Sir Walter Phillimore, Dr. Stubbs (England), Dr. F. Sieveking, Dr. Alf. Sieveking (Tyskland) og Senator E. N. Rahusen (Holland).

Resultatet af dette Udvalgs Arbejde foreligger nu i to Traktatudkast. Man har nemlig anset det for mest hensigtsmæssigt, at disse paa de internationale Møder af Redere, Assurandører og Jurister vedtagne Regler fremtraadte i Form af Traktater, der blev at vedtage ad diplomatisk Vej og derefter at stadfæste som Lov af den dertil bemyndigede Institution i hvert enkelt Land.

I Indledningen til Udkastet, der antagelig skal fremlægges ved Komiteens Sammenkomst i Hamburg til Sommer, udtaler Udvalget, at der om de to Spørgsmaal, hvorom det udarbejdede Forslag drejer sig, har været saa godt som Enighed i Hovedsagen under Forhandlingerne paa de forskellige Møder, medens derimod Spørgsmaalet om Rederens Ansvar for Skade forvoldt af hans Skib, skønt bragt til en formel Afslutning ved Mødet i London 1899, dog endnu ikke er modent til international Vedtagelse. Udtalelser paa de forskellige Møder har vist, at der rundt om i de forskellige Lande næres et stærkt Ønske om at faa fælles internationale Regler paa de omtalte to Omraader, paa hvilke Lovgivningernes Forskellighed til Stadighed øver den aller største Forvirring og Usikkerhed. Det er derfor naturligt, at man har forsøgt, om Tidspunktet ikke nu skulde være kommet til at faa to saa vigtige Omraader af Søretten gjort til Genstand for en international bestemt Ordning.

Efter „Sh. Gaz.“ gengiver vi Traktatudkastene, der lyder som følger:

I. Udkast til Traktat om en ensartet Lovgivning vedrørende Sammenstød.

Art. 1. De høje kontraherende Parter, der ønsker at støtte Udviklingen af en fælles Sølovgivning, vil lade de i denne Traktat udtalte Principer være ledende ved Paadømmelsen af alle Sager, der efter Traktatens Stadfæstelse bringes for Domstolene og som angaar Sammenstød mellem søgaaende Skibe eller mellem saadanne og Skibe i Flod- og Indsøsejlsads (internal navigation).

Almindelige Regler.

Art. 2. Hvis Sammenstødet ikke skyldes Fejl fra nogen af Siderne eller det er en Følge af en uundgaelig Hændelse (force majeure), bliver Tabet der, hvor det rammer, og der gives ingen Adgang til at fordrø Erstatning. Det samme er Tilfældet, hvis den Fejl, der har forårsaget Sammenstødet, er upaaviselig. Det Tilfælde, at et af de to Skibe ligger for Anker, danner ikke nogen Undtagelse fra nævnte Regel.

Art. 3. Hvis Sammenstødet skyldes Fejl alene paa den

ene Side, bliver hele Tabet at bære af det Skib, om Bord paa hvilket Fejlen er begaaet.

Art. 4. Hvis der er Fejl paa begge Sider, bliver hvert Skibs Ansvar at bestemme i Forhold til den begaaede Fejls Størrelse og Betydning. Alt Tab, forårsaget af Skibene, deres Ladning, Besætning eller Passagerer, deles mellem dem i samme Forhold, idet der intet solidarisk Ansvar finder Sted. Det Skib, der i Kraft af en Befragtningskontrakt søges til Erstatning, kan ved at bevise det andet Skibs Fejl og dette Skibs forholdsmæssige Andel i Skylden befri sig forholds-mæssig for sit Ansvar efter Kontrakten.

Art. 5. Tabene i Sammenstøds-sager bliver at erstatte fuldt ud. De omfatter i Særdeleshed den virkelige og beviste Skade, Beløbet af de ved Sammenstødet forårsagede Tab, den Vinding, som de skadelidte Parter er gaaet tabt af og Skadesløsholdelse i Form af Godtgørelse for Overliggedage (demurrage).

Særlige Tilfælde.

Art. 6. Det, at Sammenstødet er forårsaget af en Lods, hvis Antagelse er paatvungen, udelukker ikke Ansvar for Skibet i Overensstemmelse med nærværende Traktat.

Art. 7. Søgaaende Skibe under Bugsering er ansvarlige overfor Tredjemand for Skade ved et Sammenstød, der er forårsaget ved Fejl fra den i Skibets Tjeneste værende Bugserbaad. Dette Ansvar forhindrer ikke det bugserede Skib i at have Regres mod det bugserende Skib i Henhold til Bugseringskontrakten. Bugserbaaden er paa den anden Side direkte ansvarlig overfor Tredjemand for sine Fejl, men er ikke sammen med det bugserede Skib ansvarlig for dette Skibs Fejl.

Formelle Regler og Forskrifter.

Art. 8. Enhver Anordning, hvorved en Sammenstøds-sag gøres afhængig af Protestafleggelse eller specielle Formaliteter, ophæves.

Art. 9. Retten til at anlægge Sag i Anledning af Sammenstød ophører, naar der er gaaet to Aar siden den Tid da Sammenstødet fandt Sted. Det enkelte Lands særlige Love afgør, hvilke Grunde der afbryder denne Præskription. Et Sagsanlæg fra Kaptajnens Side, selv om det kun angaar hans personlige Effekter, udsætter Præskriptionen til Fordel for alle de i vedkommende Skib interesserede.

Art. 10. Skibe, som har været i Sammenstød, er forpligtede til at yde hinanden Hjælp saa vidt Omstændighederne tillader det. Hvert enkelt Lands Lovgivning afgør Straffen for Overtrædelse af denne Anordning. Rederen er ikke ansvarlig for Kaptajnens eller Mandskabets Overtrædelse af denne Anordning og Undladelsen af at yde Hjælp paadrager ikke nogen Formodning om Skyld i Sammenstødet.

Definitioner.

Art. 11. Naar der i det foregaaende tales om Skibets Ansvar, menes hermed det Ansvar, som i Følge hvert enkelt Lands Lovgivning falder paa Reder, Befragter eller anden for Fejl, der i Sammenstødstilfælde begaas af Fører, Besætning eller andre i Skibets Tjeneste.

Art. 12. (Indeholder en Form for Bestemmelser om Traktatens Ikrafttræden, hvilken senere bliver at udfylde.)

Art. 22*. Sammenstød mellem Krigsskibe og Handels-skibe er ikke undergivet Reglerne i nærværende Traktat undtagen saa vidt som Ansvar i denne Retning anerkendes af den enkelte Stats Lovgivning.

II. Udkast til en Traktat om en ensartet Lovgivning vedrørende Bjærgning.

Art. 13. De høje kontraherende Parter, der ønsker at støtte Udviklingen af en fælles Sølovgivning, vil lade de i denne Traktat udtalte Principer være ledende ved Paadømmelsen af alle Sager, der efter Traktatens Stadfæstelse bringes for Domstolene og som vedrører Bjærgning af et søgaaende Skib eller Hjælp ydet et saadant.

* Denne Artikel, der naturligt hører herhen, findes i „Shipping Gazette“ Referat mellem Artiklerne i Traktaten om Bjærgning.

Art. 14. Intet af det i disse Regler indeholdte forandrer de Regler, der af de høje kontraherende Parter følges med Hensyn til dømmende eller administrative Myndigheders Kompetence til at afgøre Bjærgelønsfordringer. Det er ikke længer overladt til hver enkelt Lands Lovgivning udenfor Sammenstødstilfælde at opstille nogen Forpligtelse til at yde Hjælp til Skibe i Nød.

Almindelige Regler.

Art. 15. Virksom Hjælp, ydet et Skib i Nød, giver Ret til Dækning for Fragt og Skade og til en passende Bjærgeløn. Al i Lovgivningen eksisterende Adskillelse mellem Bjærgning og Assistance ophæves.

Art. 16. Hvis den ydede Hjælp er bleven resultatløs, haves intet Krav paa Bjærgeløn. Den Sum, der skal betales, kan i intet Tilfælde overstige Værdien af det bjærgede.

Art. 17. Personer, der til Trods for Kaptajnens udtrykkelige Forbud har medvirket ved Arbejdet med at yde Hjælp, er udelukkede fra Ret til Skadesløsholdelse eller Løn.

Art. 18. En Bugserbaad har kun Ret til Bjærgeløn overfor det bugserede Skib, hvis dens Hjælp har været af en særlig Natur, liggende udenfor dens Forpligtelse efter Bugserings-Kontrakten.

Art. 19. Lodsen og Besætningen om Bord paa et Skib i Nød har ingen Ret til Bjærgeløn, selv om deres Virksomhed har været ekstraordinær, saa længe den dog maa siges at falde ind under deres kontraktmæssige Tjeneste.

Art. 20. I Mangel af udtrykkelig Overenskomst mellem Parterne skal vedkommende Myndighed fastsætte Bjærgelønnen, saaledes at Hensyn tages, først til Bjærgernes Anstrengelser og Dygtighed, Faren for det bjærgede og det bjærgende Skib samt det opnaaede Resultat, dernæst til Værdien af det bjærgede. I intet Tilfælde skal den paagældende Myndighed være enten tvungen eller berettiget til at tilstaa som Bjærgelønnen bestemt Del af det bjærgede eller dets Værdi.

Art. 21. Enhver Kontrakt, som af den, der er udsat for Fare, er afsluttet medens Faren stod paa og som gaar ud paa at fastsætte Bjærgeløn, kan forandres af Dommeren, hvis han finder, at den aftalte Bjærgeløn er ubillig overfor den ene eller den anden Part.

Art. 22. (Se ovenfor.)

Art. 23. (Indeholder Regler om Opsigelse af Traktaten.)

Art. 24. (Indeholder en Form for Bestemmelser om Traktatens Ikrafttræden.)

Hvad Indholdet af ovennævnte Udkast angaar, da vil det ses, at dette paa alle væsentlige Punkter stemmer med skandinavisk Sølø, om end der naturligvis findes enkelte Afvigelser, og det vil ses, at Udkastet om Sammenstød forkaster den nu i England gældende uretfærdige Halveringsregel i Tilfælde, hvor begge har Skyld, og lader Tabet blive delt i Forhold til den større eller mindre Skyld. Hvorvidt Udkastet indenfor en nærmere Fremtid har Udsigt til at komme frem og spille nogen Rolle, er det jo vanskeligt at danne sig nogen Mening om, men Udkastet har for alle i Søfart interesserede den Betydning, at det viser den levende Interesse, der findes i de forskellige Lande for at faa ensartede Regler paa forskellige Søfartsomraader, og viser, hvorledes man virkelig paa to ikke ubetydelige Omraader kan faa de mange Hoveder under én Hat. Nyttens af at faa Forskellighederne i de enkelte Landes Lovgivninger udjævnedes synes ikke at kunne omdisputeres, og man maa haabe, at Comité maritime international maa have Held i sit Arbejde for at borttage disse Forskelligheder i Søløvgivningen og for at frembringe den Ensartethed, der utvivlsomt vil være en værdifuld Lettelse og en betydelig Vinding for Verdens Skibsfart.

Fragtmarkedet.

Atter er der gaaet en Uge, i Løbet hvilken der ikke alene ikke er indtraadt nogensomhelst Bedring, men for de fleste Markeders Vedkommende er der endog en Nedgang at konstatere. Baade Østen saavel som Nord- og Sydamerika er alle lavere, og Udsigterne til en snarlig Bedring synes at blive mindre Dag for Dag. Vi har i den sidste Tid særlig omtalt La Plata Markedet; dette viser nu en yderligere Nedgang i Raterne, foruden at det er vanskeligt selv til de reducerede Rater overhovedet at faa en Fragt, og det er sikkert ikke faa Dampere, som vil komme til at lide et saadant Tab, at det vanskeligt vil kunne genoprettes paa den resterende Del af Aaret, selv om der senere hen skulde indtræde en Fragtstigning. Man tænke sig f. Eks. blot dette Tilfælde: 9/3 à 9/6 ud for Kul fra England, som de fleste Dampere nu har, i Forbindelse med c. 12/ hjem fra San Lorenzo Grænsen (der er just sluttet til 11/6 for prompt), og det vil da nemt ses, at dette er ensbetydende med et ikke ringe Tab, især for de mindre Baade. Der gaar i denne Tid en Mængde Dampere til Sydafrika, og for disse er Sydamerika den naturligste Beskæftigelse, men da dette Marked jo er saa frygtelig sløjt, har de maattet søge Ostindien, hvorfra Begæret egentlig var ganske godt, men paa Grund af den store Mængde fragtsøgende Tonnage er nu ogsaa dette Marked svagere. Paa lignende Maade gaar det andre Steder, og man kommer uvilkaarlig til det Resultat, at der er for megen Tonnage i Forhold til den Vareomsætning, der for Tiden finder Sted Verden over. Blicher der livligere Tider for Handelen og en dermed følgende større Vareudveksling, oprinder der ogsaa bedre Tider for Skibsfarten, men indtil da burde der absolut holdes paa Oplægning. Nu da Foraaret staar for Døren, er mange Redere vist nærmest tilbøjelige til at sætte al den Tonnage, de har, i Fart igen, men hvad kan dette nytte? Der sættes i de fleste Tilfælde Penge til Rejse efter Rejse, og naar nogle Maaneder er gaaede, er der sat mere til ved at sejle, end Oplægning i samme Tidsrum vilde have kostet, foruden at den i Fart værende Tonnage har trykket Markedet og bidraget sit til at holde det nede i Stedet for at det ellers maaske var gaaet op. Her hjemme er endnu en Del Dampere oplagte rundt omkring i Landet, og det vil næppe være uklogt af de respektive Redere at lade dem blive liggende foreløbig, thi under de nuværende Fragtforhold er der jo dog ingen Ting at tjene.

Det østlige Marked er, som omtalt, svagere. Raterne er endnu ikke definitivt lavere, men Befragterne holder sig tilbage og søger, grundet paa det rigelige Udbud af Tonnage, at hidføre en Reduktion, hvilket antagelig ogsaa vil lykkes dem. Pr. April er sidst betalt 22/6 O. C. for Ris fra Burmah, og pr. Maj/Juni er der for Sukker fra Java sluttet et Par Baade til 25/ U. S. eller Evropa. Calcutta betaler uforandret 22/6 til udsøgt Havn, hvorimod Bombay er lavere paa Basis af 13/6 pr. April/Maj. Kulfragterne fra Calcutta er 5 Rupees til Bombay, 3 Rupees Rangoon, 4³/₄ Singapore.

Sortehavet og omliggende Distrikter har vist mindre Liv, og Raterne er ogsaa overalt lavere. Markedet er svagt, og fra Odessa betales ved Anlægning nu kun 7/ til udsøgt Havn, 8/ fra Nicolajeff. En prompt Baad er sluttet til 8/3 Odessa/Bergen mod 9/ en Uge i Forvejen. Fra Donauen til L. H. A. R. betales for Marts Tonnage højst 9/3 à 9/6 og fra Sulina 7/9. Azoff stille; der er fra Taganrog sidst sluttet til 9/3 „any“, 9/9 Hamborg pr. Marts/April. Saltlaster fra Eupatoria er knappere og Raterne lavere; en Marts Damper har accepteret 10/10¹/₂ til Riga, 8/6 noteres til Rotterdam og 11/3 til Neufahrwasser. For Erts fra Poti til Fletwood kan faas 11/ pr. Marts.

Middelhavet har paa Grund af den svagere Tone i Sortehavet haft let ved at skaffe sig billig Tonnage, og Raterne

viser da ogsaa overalt en Tilbagegang. Hovedparten af Befragtningerne er for Erts, og der er sidst betalt 8/ Carthagen/Workington, 8/3 Huelva/Rotterdam eller Antwerpen, 6/ Elba/Middlesbro eller Rotterdam, 7/6 Bona/Maryport, alt med „free dispatch“. Fra Pomaron noteres 8/3 til Stettin, 8/9 St. Petersburg, og for Svovl fra 2 Pladser paa Sicilien til Gøteborg og Halmstad 9/ pr. Ton. For Fosfat noteres 8/6 Sfax/Dublin, 8/ London, 8/6 Stettin, 9/ Gøteborg, 6/9 Bona/Kings Lynn, og for Esparto 14/ Bona til Leith eller Boncess. Alexandria meget stille og har tilstrækkeligt Rum i de regulære Linjer. Bilbao er vedvarende livlig, til Dels med højere Rater, og betaler nu 5/ til Rotterdam, 5/ à 5/1½ Middlesbro, 5/7½ Whitehaven, 5/1½ à 5/3 Glasgow.

Nordamerika kan ikke komme i Vejret; Ordre er stadig meget knappe og Raterne overalt usle. For Træ sluttes der mest, men det betyder ikke meget, thi Befragtningerne er kun faa i Forhold til hvad der ellers sluttes paa denne Aarstid. Fra Miramichi er sidst betalt 41/3 pr. April til Englands Vestkyst, og paa samme Position noteres fra St. John 36/3 à 37/6, fra St. Lawrence 40/ à 41/3 og fra Halifax 40/ pr. Juni. Træpladserne i Golfen viser mindre Liv, og Noteringerne er nærmest uforandrede paa Basis af 75/ til én, 77/6 to Lossepladser i U. K. eller Kont., prompt Lastning i Pensacola, medens der for senere Terminer kan opnaas mere. Paa Netto Charter betales fra Golfen højst 9/ à 9/3 pr. Marts/April. Hele Bomulds- og Kornlaster findes saa godt som ikke. For Kul sluttes paa Basis af 7/6 til Genua, og for Fosfat er der pr. ultimo Marts betalt 16/6 fra Tampa til Helsingborg.

Argentina er meget flov, og det bliver vanskeligt at finde Beskæftigelse til alle de Dampere, som nu er paa Vejen derud. Fra Buenos Ayres er der sluttet til 10/ à 10/6 for prompt, og fra Bahia Blanca til 10/6 à 11/. Fra San Lorenzo Grænsen er der af „handy“ Tonnage pr. 15. April/15. Maj sidst accepteret 15/ O. C., medens prompte Baade maa nøjes med 11/6 à 12/.

Østersøen overordentlig stille, baade for prompt og senere Lastning. Pr. f. o. w. fra St. Petersburg noteres kun 10½ d. à 11¼ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam. Riga er stadig lukket og byder pr. Navigationsaabning Frcs. 25/26 D/B. til Ghent eller Dunkirk, Frcs. 27 Rouen. I Reval er der Isvanskeligheder og Noteringerne derfra er ogsaa nærmest nominelle, derimod er der noget Begær fra Libau, men Raterne er lave, nemlig 9 à 9¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ à 1/0¾ d. Rouen. Windau har intet at byde paa i Øjeblikket undtagen lidt Props pr. Foraaret til Boness à 9/6 pr. Load. Fra Königsberg betales 1/3 Hvedebasis til London eller Antwerpen, men der er ikke Brug for meget Rum. Fra Memel eller Danzig kan faas Sleepers til London à 6/ pr. Load. Der er sluttet et Par prompte Baade fra Oxelø Sund til Rotterdam eller Amsterdam à 4/1½ d. pr. Ton Erts. For Afskibning pr. f. o. w. noteres Hfl. 12 D/B. Lovisa/Zaandam, Hfl. 13/ Kemi/Amsterdam, Frcs. 30 Hernøsand/Honfleur, Frcs. 33 Haparanda/Antwerpen, Frcs. 29 Kotka/Antwerpen, 20/6 Hudiksvall/West Hartlepool, 23/6 Torneå/Hull.

Kulfragterne viser næsten ingen Forandring, men skal der siges noget, er de nærmest fastere, særlig fra Wales til Middelhavet og Sydamerika. Fra Cardiff betales 4/3 Bremerhafen, 4/9 Kjøbenhavn, 6/ Genua, 5/9 à 6/ Neapel, 6/9 Barcelona, 4/6 Malta, 5/7½ Port Said, 9/6 Colombo, 12/6 Rio Janeiro. Fra Tynen er sidst sluttet til 3/9 Hamburg, 3/10½ Aarhus, 4/1½ Korsør eller Nyborg, 4/ Stockholm, 5/3 Oporto, 6/9 Venedig. Afskibningerne fra Firth of Forth har været i Opgang, Begæret efter Tonnage er ganske godt, men Raterne lader en Del tilbage at ønske. Der betales 4/1½ Swinemünde, 4/1½ à 4/3 Helsingborg eller Malmø, 3/10½ Aarhus, 4/ Kjøbenhavn, 4/1½ Carlskrona, 4/6 Eckernførde, 4/6 à 4/7½ Kiel, 4/1½ Riga, 5/3 Algier, 5/9 Genua, 6/6 Barcelona.

Generalforsamlinger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Fyen

afholdt d. 2. Marts aarlig Generalforsamling i Svendborg. Formanden, Havnefoged Møller, bed velkommen og udtalte sin Glæde over det talrige Besøg. Foreningen har i Aar haft Fremgang baade i Skibsantallet og i Tonnagen. Der var i Aar indtegnet 8 ny Skibe med 1,458 Tons, saaledes at der nu var 106 Skibe med 15,167 Tons mod 98 Skibe med 13,709 Tons i Fjor. Af de ind tegnede Skibe hører 62 med 8,147 Tons hjemme paa Thurø, 30 med 4,157 Tons i Svendborg, 7 med 1,149 Tons i Troense, 5 med 836 Tons i Odense og 2 med 278 Tons i Faaborg. Endnu var der dog enkelte Redere udenfor Foreningen, og det maatte beklages, at disse levede højt paa det Arbejde, der her sættes ind paa at højne Skibsfarten. Man haabede imidlertid, at flere og flere vilde slutte sig til. Kredsen havde i Aarets Løb afgivet Betænkning over de Sager, der var behandlede i Hovedbestyrelsen, saaledes bl. a. Aktieloven og Sølvens § 40. Formanden oplæste derpaa Regnskabet. Kassebeholdning fra forrige Aar var 149 Kr. 29 Øre, Medlemsbidrag 63 Kr., Tonsafgift 75 Kr. 59 Øre, Skibsafgift 105 Kr. 50 Øre, Renter 6 Kr. 3 Øre, ialt en Indtægt af 391 Kr. Udgiften har været: Til Generalforsamlinger o. s. v. 9 Kr., Avertissementer, Tryksager og Porto 41 Kr. 29 Øre, Rejseomkostninger 120 Kr., Restancer fra 1900 20 Kr., Administration 50 Kr., Kassebeholdning 150 Kr. 62 Øre. Til Hovedforeningen er dernæst indbetalt 811 Kr. 99 Øre.

Regnskabet godkendtes.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Mægler H. A. Hansen, Thurø, enstemmig. Ligeledes enstemmig genvalgte Revisorerne, Skibsbygmester Petersen, Thurø, og Skibsreder Anderschou, Svendborg.

Formanden bragte derpaa Spørgsmaalet om Afskaffelse af Vægtgarantien i Østersøhavneene paa Bane. Det var paa Hovedgeneralforsamlingen i Rønne vedtaget at virke hen til Afskaffelsen af denne Garanti, og ved Generalforsamlingen i Afdelingen for mindre Skibe forpligtede Rederne sig til ikke at modtage Fragter, ved hvilke saadan Garanti fordres. Der vil nu blive samlet Underskrifter paa en saadan Forpligtelse, ogsaa hos de andre søfarende Nationer. Taleren oplæste en Erklæring, gaaende ud paa under Bødestraf at forpligte Redere og Skibsførere til ikke at slutte nogen Fragt med saadan Garanti, og anbefalede de Tilstedeværende at give den deres Underskrift. Forpligtelsen træder først i Kraft, naar en lignende foreligger fra de større tyske og eventuelt svenske og norske Rederforeninger og der er sket Meddelelse herom i „Dansk Søfartstidende“.

Mægler H. A. Hansen, Thurø, gjorde nærmere Rede for Sagen og anbefalede den.

Formanden for den lokale Afdeling for mindre Skibe, Skibsfører Th. Nielsen, anbefalede ligeledes Sagen. Den omhandlede Garanti er mest trykkende for de mindre Skibe.

Skibsreder Larsen tvivlede om, at man var pligtig at betale muligt Svind før der foreligger Dom derfor.

Formanden anser det dog for rimeligst, at man kan tvinges til at levere det samme Kvantum, som man modtager.

Mægler A. Hansen, Svendborg, har tidligere tabt en Sag herom; det drejede sig om saa lille et Beløb, at den ikke blev appelleret. Men kunde man slippe af med denne Klausul ved en Højesteretsdom, var dette det nemmeste.

Mægler H. A. Hansen, Thurø, tror, at en saadan Sag vil tabes, og desuden maa der føres Proces i hvert enkelt Tilfælde.

Erklæringen underskrevs derefter af samtlige Tilstedeværende.

Sølvens § 84, der fastsætter, at Skibsmandskaber er pligtige til at blive ved Skibet en Uge efter dets Ankomst, kom derefter under Debat; man ønskede at binde Mandskabet til Skibet var udlosset.

Mægler A. Hansen spurgte, om der ikke kan tilføjes Mønstringskontrakten en Klausul herom.

Formanden troede ikke, dette nyttede, naar Søloven ikke bestemte det.

A. Hansen mente det modsatte.

Formanden spurgte Hovedforeningens Sekretær, Redaktør Drechsel, der var til Stede, om han troede, en Henvendelse til Søfarts-Kommissionen om Ændring af § 84 vilde nytte.

Red. Drechsel troede ikke, at Kommissionen gav sig af med en stykkevis Revision af Søloven.

Mægler H. A. Hansen, Thurø, foreslog følgende Resolutioner, som derefter vedtoges:

„Generalforsamlingen vedtager at indgaa med en motiveret Anmodning til Hovedbestyrelsen om, at denne virker hen til en Forandring eller Ophevelse af Sølovens § 84, sidste Stykke.“

„Generalforsamlingen anbefaler, at der ved Udmønstringen af Skibsmandskaber i Mønstringskontrakten indføres en Paragraf, der forpligter Mandskabet til at blive ved Skibet ogsaa udover den i Sølovens Paragraf 84, sidste Stykke, fastsatte Uge.

Et af det norske Søfartsdepartement til Konsulerne udsendt Cirkulære om, at Skibsmandskabers Pligt til paa Helligdage at udføre nødvendigt Arbejde ogsaa gjaldt Arbejder ved Skibets Last, naar dette ikke kunde opsættes uden Tab, foranledigede nogen Forhandling, under hvilken man blev enig om at undersøge, om der paa dette Punkt er Uoverensstemmelse mellem den danske og den norske Sølov, og eventuelt søge udvirket, at dette ændres.

Hovedforeningens Sekretær, Red. Drechsel, gav derefter en Del Oplysninger om dennes Virksomhed. Den staa i Aar med større Medlemsantal, end nogensinde tidligere, og med omtrent samme Tonnage som i de senere Aar, skønt der har været stærk Afgang ved Forlis og Salg af Fanø-Skibe. Han omtalte derefter bl. a. Spørgsmaalet om Ændring af Sølovens § 40 (Søforklarings Afleggelse i Udlandet), i hvilket der nu var god Udsigt til et Resultat, Aktielovudkastet og Skattelovforslagene; i disse sidst nævnte Sager vil der blive taget Hensyn til de af Foreningens fremsatte Krav.

Efter en yderligere Diskussion om Lodsloven, Forhyringsloven m. m. sluttede Formanden Generalforsamlingen med et af kraftige Hurraraab besvaret Leve for Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Sømandsforeningen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Retsformand Madvig dirigerede.

Formanden, Kommandør P. F. Giødese, mindedes Foreningens afdøde Stifter Peter Funch. Han forelagde derpaa Regnskaberne. Understøttelseskasserne ejer 278,421 Kr. og har i Aarets Løb haft et Overskud af 3,437 Kr. Der er i 1901 i Understøttelser uddelt 10,200 Kr. Foreningen har 1,011 Medlemmer, hvoraf 824 Sømand. Medlemsbidragene har udgjort 7,133 Kr. Byggefondet har haft en Indtægt af 20,783 Kr. og en Udgift af 19,252 Kr. Ejendommen er vurderet til 260,200 Kr., medens Prioriteterne beløber sig til 217,200 Kr. Til de i Sømandshjemmet boende Medlemmer af Foreningen er der i Huslejemoderation ydet 1,328 Kr. Sømandshotellet har gennemsnitlig været benyttet af 12,2 Mænd om Dagen. Skolen for Matros- og Takkeladsarbejder, der findes om Bord i Brig „Hvalfisken“, aabnedes i Januar 1901 med 12 Elever og har for Tiden 18. Siden 1897 har der været en Nedgang i Foreningens Medlemsantal, formentlig en Følge af Fagforbundenes Virksomhed. Fortsættes denne Nedgang i længere Tid, kan der blive Tale om en Forandring af Foreningens Karakter, saa at den forandres til en almindelig Understøttelsesforening for Sømand.

Regnskaberne godkendtes. De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen, Kommandør Giødese og Havnefoged-Assistent Th. Jensen genvalgtes. I Stedet for Kommandør Braëm valgtes Undertøjmester, Kaptajn Schultz, hvorm Bestyrelsen derefter valgte til Formand i Stedet for Kommandør Giødese, der fratraadte efter 35 Aars Virksomhed i denne Stilling. Revisorerne genvalgtes.

Dirigenten bragte paa Foreningens Vegne Kommandør Giødese en Tak for den Interesse og Iver, han i en saa

lang Række Aar har vist Foreningen. (Forsamlingen rejser sig.)

Kommandør Giødese takkede. Da han i 1867 blev Formand, ejede Foreningen kun c. 4,000 Kr. Taleren kunde med Tilfredshed se tilbage paa de forløbne Aar, paa den Velvilje, han havde mødt i Foreningen. Denne Forenings tilstedeværende Medlemmer repræsenterede den gamle Sømandsstand og ikke den sidste Tids Sømand, der vil trodse sig frem. De bliver vel en Gang trætte, og saa vil Sømandsforeningen stadig staa rede til at række dem en hjælpende Haand.

Navigatorforeningens Formand, Kapt. J. Jensen bragte Medlemmernes Tak og udtalte varme Ønsker for Formandens Fremtid, hvilket Forsamlingen besvarede med Hurraraab. -- Kaptajn Wibroe udbragte derefter et Leve for Bestyrelsen.

Formanden sluttede med en Tak til alle Foreningens Velgørere, til Grosserer-Societetet og Dirigenten.

Dampskibsselskabet Heimdal

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Den korresp. Reder, Kapt. Martin Carl, aflagde Beretning. Selskabets Skibe har været i Fart dels paa forskellige Middelhavshavne, dels paa Nord- og Østersøen. Fragterne har været stadig nedadgaende, og var i den sidste Del af Aaret saa lave, at Skibene kun var i Stand til at indsejle et ringe eller intet Overskud, især da Priserne for Bunkerkul var høje og Ekspeditionerne i Kulhavnene langsomme. Der var heldigvis forud afsluttet en Del lønnende Fragter for Sommersæsonen, og herved er det lykkedes at faa et efter Omstændighederne godt Resultat, saaledes at der kan udbetales et passende Udbytte og henlægges et forholdsvis stort Beløb til Reservefonden. Skibene har været forskaanet for større Havarier.

Regnskabet udviser et samlet Overskud af 250,463 Kr. Heraf foreslaas udbetalt i Udbytte 8 pCt. og henlagt til Reservefonden 120,000 Kr. Efter Fradrag af Administrationsudgifter, Renter, Kaptajnernes Kaplak og Tilskud til Selskabets Understøttelsesfond, bliver der en Saldo af 4,376 Kr. at føre over til 1902.

Der gaves enstemmig Decharge. Til Kommitteret valgtes Generalkonsul Hecksher i afløde Grosserer Ekmans Sted. Revisorerne genvalgtes.

Det forenede Bugserelskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Formanden, Admiral Victor Hansen, aflagde Beretning. Baadens Bruttoindtægt har været 29,592 Kr., Udgifterne 12,021 Kr. Af Overskudet henlægges 3,863 Kr. 25 Ø. til Reservefonden, medens 14,688 Kr. eller 6 pCt. af Aktiekapitalen fordeles som Udbytte. Reserve- og Fornyelsesfonden ejer nu 74,150 Kr., Dampbaadene er bogførte for 243,000 Kr. I Begyndelsen tegnede det forløbne Aar ikke godt; først i Slutningen blev Forholdene bedre, og Aaret maa i det hele betragtes som godt. Taksterne, der sattes op i Oktober 1900, har atter maattet nedsættes paa Grund af dalende Kulpriser og paa Grund af Muligheden for Assurance. Ved Bjærgningen af norsk Fregatskib „Avanti“ havdes en god Fortjeneste. Det kommende Aar tegner godt.

Regnskabet godkendtes. Til Medlem af Bestyrelsen genvalgtes Admiral Victor Hansen.

Dampskibsselskabet Cimbria

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsfører B. Christensen aflagde Aarsberetningen.

Selskabets 3 Skibe har haft ret gode Fragter i det forløbne Aar; Efteraarets stærke Storme havde lagt Virksomheden en Del Hindringer i Vejen. For næste Aar var der sluttet en Del Fragter.

Bestyrelsens Formand, Grosserer V. Høffding, fremlagde Regnskabet. Selskabets 3 Skibe havde opsejlet et Overskud af henholdsvis 31,187 Kr., 43,717 Kr. og 20,025 Kr. Af Overskudet foresloges 35,000 Kr., c. 5 pCt., henlagt til Reservefonden og 56,000 Kr. eller 8 pCt. udbetalt til Aktio-

nære, heraf er 4 pCt. udbetalt å Konto. Til næste Aars Regnskab overføres 20,790 Kr. — Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer P. Madsen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Vendila

har afholdt aarlig Generalforsamling. Af Selskabets Skibe var opsejlet et Overskud af 40,141 Kr. Heraf foreslaas c. 6 pCt. henlagt til Reservefonden. Til Aktionærerne foreslaas udbetalt 8 pCt., hvoraf de 4 pCt. var udbetalt å Konto. Til næste Aars Regnskab overføres 15,592 Kr. — Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Forretningsfører B. Christensen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Vulcan

afholdt if. Medd. til Ritz. Bur. i Tirsdags sin aarlige Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kapt. C. P. Jensen, af lagde Beretning. Fragterne havde i det forløbne Aar været lave og tillige havde Dampskibet „Vulcan“ været opholdt med Reparation i Flensborg og senere fik den et større Havari, der i Forbindelse med Reparationen forårsagede et Ophold paa 2½ Maaned. Dampskibet „Paris“, der blev indkøbt i Foraaret, har kun været i Fart i c. 8 Maaneder og har vist sig at være et udmærket og fordelagtigt Skib.

Driftoverskudet for samtlige Skibe var 85,897 Kr., Nettooverskudet 68,042 Kr. Overføres til næste Aar 9,246 Kr. I Udbytte gaves 7 pCt. og til Reservefonden henlagdes 45,000 Kr.; efter Fradrag af Reparationer og Havarier udgør det nu 170,991 Kr. 33 Øre.

Aktiekapitalen er 335,000 Kr.

Der gaves Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelsen genvalgtes Overretssagfører Zeuthen og Grosserer Prahl.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 12 amerikanske, 19 britiske, 4 chilensiske, 2 danske, 3 franske, 3 tyske, 3 italienske, 4 norske, 1 portugisisk, 3 russiske, ialt 54; Dampskibe: 1 amerikansk, 14 britiske, 1 chilensk, 1 hollandsk, 1 fransk, 1 tysk, 2 italienske, 2 spanske, 2 svenske, ialt 25. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 25, Kollision 2, Ild 1, sunkne 4, forladte 6, Kondemnation 6, borteblevne 10; for Dampskibene: Stranding 14, Kollision 3, Ild 2, sunkne 3, Kondemnation 1, borteblevne 2.

Arkansas, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Kjøbenhavn (kommende fra New Orleans) til Aalborg d. 6. ds. i Taage været paa Grund ved Bredhage. Skibet kom flot ved Højvande og synes ubeskadiget.

Horta, Dpsk. af Lübeck, kom Natten til d. 7. ds. i Taage paa Grund i Nærheden af Lodbjerg Fyr. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet Johnsen & Jespersen her i Byen har købt Dpsk. Ringkollen af Christiania, bygget i 1883 hos Burmeister & Wain. Det faar Navnet Astrid, skal gaa i Nord- og Østersøfart og føres af Kapt. P. Sørensen.

Fra Nis Petersens Værft i Marstal er et nyt Skib løbet af Stablen, hvis Reder bliver Hr. Th. Lohse. Det maaler 73,63 Tons Brutto, 59,74 Tons Netto og døbtes Gloria.

Sk. Sylphiden af Marstal, 103 R. T., er solgt til Sverrig for 4,750 Kr.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wisberg, afgik fra Rosario 5. Marts, best. t. St. Vincent f. o. — Sigurd, Mahncke, ankom til Cardiff 9. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Alexandria 1. Marts, best. til Bristol. — Erik II, Hveysel, ankom til Antwerpen 10. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Alexandria 11. Marts, best. til Greenock. — Skjold, Schmidt, ankom til South Shields 23. Februar. — Danmark, Kraemer, ankom til Kbhvn. 11. Marts. — Ragnar, Holst, afgik fra Alexandria 4. Marts, best. til Ipswich. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 9. Marts, best. til London. — Magnus, Jørgensen, ankom til London 8. Marts. — Olaf, Petersen, pass. St. Vincent 27. Febr., best. til Aberdeen. — Svend II, Risø, pass. St. Vincent 26. Februar, best. til Rochester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Carloforte 28. Februar, best. til Antwerpen. — Russ, Rasmussen, afg. fra Noworossisk 4. Marts til Antwerpen. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Colombo 4. Marts, best. til Durban.

Heimdahl. Anine, Rathje, ank. til Sevilla 9. Marts. — Kamma, Pedersen, ank. til Barcelona 10. Marts. — Helga, Lagesen, afgik fra Antwerpen 8. Marts. — Martha, Jørgensen, afgik fra Barcelona 9. Marts. — Elna, Møller, afg. fra Barcelona 11. Marts. — Therese, Christensen, afg. fra Swansea 5. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, ankom til Bremerhaven 11. Marts. — Ophelia, Wilhelmsen, afgik fra Kolding 12. Marts, best. til Blyth.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Tyne 10. Marts, best. til Ergasteria. — Niobe, Schmidt, afg. fra Boulogne 8. Marts, best. til Alexandria. — Nancy, Nielsen, pass. Algier 3. Marts, bestemt til Esbjerg. — Nautik, Mortensen, ankom til Cette 11. Marts. — Nord søen, Gram, ankom til Gøteborg 7. Marts. — Nexos, Sørensen, afg. fra Sicilien 28. Febr., best. til Liverpool. — Nora, Jørgensen, afgik fra Swansea 11. Marts, best. til Trapani. — Neptun, Christensen, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Nerma, Nielsen, ankom til Esbjerg 28. Jan. — Alfa, Nerby, ankom til Newcastle 11. Marts.

Dania. Mary, Nielsen, ankom til Shoreham 9. Marts. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Methil 8. Marts, ankom til Ghent 11. Marts.

Jylland. Karen, Degn, ankom 8. Marts til Tynen.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afgik fra Tyne 1. Marts, ank. til Pillau 6. Marts. — Russia, Hansen, afgik fra Esbjerg 6. Marts, ankom til Nyborg 8. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Bordeaux 4. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Libau 10. Marts, best. til Rotterdam.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, ank. til Blyth 10. Marts. — Granaria, Horn, afgik fra Kbhvn. 6. Marts, best. til Barry.

Dannebrog. Amalienborg, Demel, ankom til Grangemouth 11. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Port Said 10. Marts, best. til Colombo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Cardiff 11. Februar, best. til La Plata. — Jomsborg, Kühl, ankom til Sevilla 5. Marts. — Kronborg, Eriksen, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 8. Marts. — Skanderborg,

Jensen, afgik fra Las Palmas 3. Marts, best. til River Plate. — Søborg, Fischer, afgik fra Las Palmas 5. Marts, best. til Hamburg. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Libau 11. Marts. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Sevilla 7. Marts. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Greaker 6. Marts.

Dampkibeselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra West Hartlepool 10. Marts, best. til Kbhvn. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Frederikstad 8. Marts, best. til Rouen. — Marselisborg, Andersen, ank. til Odessa 11. Marts. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Torre Anunziata 5. Marts, best. til Sevilla. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Galatz 7. Marts. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Dunkerque 9. Marts. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Libau 8. Marts, best. til Leith.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 10. Marts. — Kallundborg, Lund, afgik fra Neapel 7. Marts, best. til Sevilla.

Dampkibeselskabet Torm. Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 4. Marts, ank. til Kiel 8. Marts. — Hermila, Sørensen, afg. fra Kiel 8. Marts, best. til Burntisland. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kbhvn. 7. Marts, ank. til Boness 10. Marts. — Nauta, Madsen, afg. fra Burntisland 10. Marts, best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 5. Marts, ank. til Ystad 7. Marts.

Danmark. Ansgar, Larsen, afgik fra Blyth 11. Marts, best. til Kbhvn. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kbhvn. 11. Marts, best. til Windau. — Helge, Olsen, afgik fra Windau 11. Marts, best. til Gand.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, pass. Perim 5. Marts. — Annam, Berentzen, ank. til Saigon 10. Marts. — Chakrahongs, Hansen, pass. Colombo 10. Marts.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. 9. Marts til Burntisland.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Libau 9. Marts, best. til Rouen. — London, Bom, ank. til Burntisland 10. Marts. — Paris, Nielsen, ank. til Grimsby 8. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til St. Vincent 8. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Rufisque 25. Februar, best. til Rotterdam. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Hull 11. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Aarhus 10. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Aarhus 12. Marts.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Blyth 8. Marts, best. til Messina.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Mærdor, Mørck, ank. til Bahia 1. Marts fra Hamburg. — Copley, Struckmann, ank. til Dunkirkeu 7. Marts fra Pisagua. — Embla, Jepsen, ank. til Marseille 8. Marts fra Raiatea (Selskabsøerne). — Casma, Sonnicksen, afsejlet fra Auckland 1. Februar til Philadelphia. — Anna, Clausen, afsejlet fra New York 17. Februar til Rio Grande.

Fanø. Sønderho. Clara, Carstensen, ank. 1. Marts til Punta Arenas fra Caleta Buena. — Killena, Brinch, afgik fra Chittagong 7. Marts til Trinidad.

Rønne. Camtoos, Petersen, ank. til Memel 11. Februar. — Rolf, Hermansen, ank. til København 20. Februar — Bornholm, Jensen, ank. til Porsgrund 6. Marts.

Svendborg. Doris, Hansen, ank. til Wemyss 4. Marts. — Ludvig, Larsen, ank. til Gøteborg 5. Marts. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Arendal 6. Marts. — Haabet, Andreassen ank. til Præstø 5. Marts. — Iris, Hansen, ank. til Aarhus 6. Marts. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Morlaix 5. Marts. — Belona, Petersen, ank. til Drøbak 6. Marts. — Erik, Hoffmann, ank. til Drøbak 7. Marts. — Roska, Petersen, ank. til Frederikshavn 7. Marts. — Rota, Jørgensen, ank. til Christiania 7. Marts. — Mine, Møller, ank. til Odense 8. Marts. — Rasmus, Nielsen, ank. til Kjørteminde 8. Marts. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Kings Lynn 7. Marts. — Christian, Jørgensen, ank. til Christianssand 8. Marts. — Concordia, Henriksen, ank. til Kjørteminde 8. Marts.

Ærø. Atlantic, Rasmussen, ank. 3. Marts til Pensacola. — Genius, Bastrup, ank. 2. Marts til Leith. — Alf, Rasmussen, ank. 5. Marts til København. — Valborg, Hansen, ank. 4. Marts til Fowey. — Albert, Fabricius, ank. 6. Marts til Audierne. — Vera, Hansen, ank. 4. Marts til Blyth. — M. Hay, Petersen, ank. 6. Marts til Thwisø. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 7. Marts til Ærøskjøbing. — Union, Mortensen, ank. 6. Marts til Kings Lynn. — Hydra, Albertsen, ank. 8. Marts til Malmø. — Dorteia, Christensen, ank. til St. Croix 10. Marts. — Debora, Rasmussen, ank. til Drøbak 9. Marts. — Amor, Rasmussen, ank. til Pontrieux 10. Marts.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 8. Marts til Kjøbenhavn fra Halmstad.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Lystønden „Cancer“ er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Kattegat. Frederikshavn. Klokketønden uden for Frederikshavn er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Lystønden „Hatter-Barn“ er atter udlagt og Vintersømærket inddraget. Hermed ere samtlige Lystønder inden for Skagen atter paa Station.

Limfjorden. Thisted Havn. I Thisted Havn er uddybet til 13 Fod.

Østersøen. Møen. Ø. Noget Vraggods, Gaffel eller Bom, der er fast i Bunden, ligger 2 Kml. Ø. for Møens Fyr.

Smaalandsfarvandet. Kirkegrund. Klokketønden ved Kirkegrund er atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Königsberg Kanal. I Königsberg Kanal ere nu følgende Fyr tændte:

Pillau Kanalmunding, to hvide, faste Fyr lodret for hinanden.

S.-lige Dæmnings Hoved, paa V.-Siden af Fischhausener Wiek, et rødt Blinkfyr. 51° 38' 26" N. Br. 20° 1' 22" Ø. Lgd.

S.-lige Dæmnings Hoved, paa Ø.-Siden af Fischhausener Wiek, et rødt Blinkfyr. 54° 38' 56" N. Br. 20° 4' 59" Ø. Lgd.

Peysø Fyr. 54° 39' 12" N. Br. 20° 6' 55" Ø. Lgd.

Caporn hvide Blinkfyr. 54° 41' 5" N. Br. 20° 16' 53" Ø. Lgd.

Margen hvide Blinkfyr. 54° 41' 1" N. Br. 20° 19' 24" Ø. Lgd.

Nautzwinkel hvide Blinkfyr. 54° 41' 8" N. Br. 20° 20' 50" Ø. Lgd.

Kanalmundingen i Pregel paa Dæmnings Hoved, to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden.

To hvide, faste Fyr, der holdte overet angive Løbet i Holsteiner-Graden, fra Contienen til Pregel Munding.

Kieler Fjord. Mönkeberg. Ved Mönkeberg, Kieler Fjord Ø.-Side, er opført 15 Deviationsbaaker. Numrene paa Baakerne angiver den misv. Retning fra Baaken til Centralbaaken i 1901. Misvisning 11° 24' V. Baake 99° ligger paa 54° 21' 0" N. Br. 10° 11' 22" Ø. Lgd. Derefter følger Baakerne 101°, 103°, 105°, 107°, 111°, 113°, 115°, 117°, 119°, 121°, 123°, 125°, 127° og 129°, som ligger paa 54° 21' 13" N. Br. 10° 11' 24" Ø. Lgd.

Toldvagtsskibet ved Friedrichsort er atter udlagt.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Marstrand. Den 1ste April 1902 nedlægges Klädesholmen og Hättan Lods-Stationer, og Lodserne derfra og fra Erholmen flyttes til Marstrand. Der er Lodsudkig paa Marstrandsö og Hättan, og Lodserne møde Skibene 1 Kml. V. for Marstrandsö, ved Hättan og ved Hammeskär.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Vesteraalen. Hanøvekka. Fyrlampen Hanøvekka, paa Bratholmen, Raftsund, er nedbrændt. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Tyskland. Elben. I Elben afholdes mellem den 15de og 31te Marts 1902 i fem Dage Mineøvelser mellem Tønderne Nr. 14 og Nr. 16 uden for Farvandet. Ved Pladsen ligger en Minekran, der om Natten viser to hvide Lanterner lodret for hinanden, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Naar skarpladte Miner ligge ude, bevogtes Pladsen af flere Dampbaade, hvis Anordninger skulle ubetinget følges.

I Marts 1902 foretages Sommerafmærkningen i Elben.

Weser. I første Halvdel af April 1902 afholdes Sømineøvelser i Unterweser i den Del af det Ø.-lige Farvand, som ligger uden for den dybe Rende og mod N. begrænses af Linien Tønde Nr. 7—Tønde K og mod S. af Linien Fort Lauglütjen II.—Fort Brinkamahof II. Pladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og er tilligemed Farvandet V. for den til Lauglütjensand spærret for al Sejlads. Mine-

kran og Dampbaade ligge ved Pladsen, deres Anvisninger skulle ubetinget følges.

Jade. I Jade ere Lystønderne Nr. 3 og Nr. 4 atter udlagte.

I sidste Halvdel af Marts 1902 afholdes Sæmineøvelser ved Genius Bank. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde U—Sengwarden Kirke, mod S. af Linien Tønde V—Rüstersiel, mod Ø. af Linien Tønde V—Nr. 17, mod V. af Wattet. Man skal gaa Ø. om Tønde V. og om Natten Ø. om en Minekran, der viser to røde Lanterner lodret for hinanden. Naar skarpladte Miner ligge ude, viser Minekranen en rød Stander og om Natten to hvide Lanterner vandret for hinanden eller to hvide Lanterner lodret for hinanden agter. Pladsen er spærret for al Sejlads. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra 1ste April til 1ste Oktober 1902 afholdes Sæmineøvelser i Vareler Tief, S. for en Linie fra Tønde Nr. 24 i V. Pladsen er afmærket med Bøjer med rødt Flag. Ved Pladsen, der er spærret for al Sejlads, ligger en Dampbaad eller Torpedobaad, der fører rødt Flag og om Natten en rød Lanterne over en hvid Lanterne. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Ifølge Telegrammer fra „Marineamt“ i Berlin ere Lystønderne Z, Nr. 13 og Nr. 16 i Jade atter udlagte.

Holland. I Holland er Sommerafmærkningen begyndt.

Zeeget van Texel. Malzwin og Texel Red. I Malzwin er en Sæmineøvelsesplads afmærket saaledes:

S.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i Mærket Kijkduin Fyrtaarn midt imellem Katholsk Kirke og Helder Kirke. 52° 58' 47" N. Br. 4° 49' 36" Ø. Lgd., Ø.-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumptønde med Kryds, i samme Mærke. 52° 58' 54" N. Br. 4° 50' 2" Ø. Lgd., N.-Spidsen med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant, og V.-Spidsen med Minekranen „Mercur“ eller en Dampbaad. Naar en af disse vise rødt Flag, er Pladsen spærret for al Sejlads.

Paa Texel Red, tæt ved S.-Siden, er udlagt to røde Spidstønder, der ere Skibsfarten uvedkommende.

Zuiderzee. Boontjes. I Boontjes ere Lystønderne atter udlagte.

England. Fyrskibet „Dudgeon“ er sunket. Et andet Fyrskib er udlagt paa Stationen.

Racebank og Longsand. Et Vrag ligger 1, Kml. S. 7° V. fra North Race Tønde, 53° 14' N. Br. 0° 45' Ø. Lgd., og et andet 2, Kml. S. 64° V. fra Longsand Klokketønde. 51° 45' N. Br. 1° 33' Ø. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Baie de Quiberon. Et Fiskefartøj er sunket tæt ved Er-Toul-Bras i Indløbet til Baie de Quiberon. Vraget er afmærket med en grøn Spirtønde.

Portugal. Tejo. Damperen „Théodore Conseil“ er sunket 1 Kbl. Ø. for Cacilhas Fyr. En grøn Vragvager er udlagt i 10 Fv. Vand ved Vraget. Man skal gaa N. om Vragvageren.

Kap Verds Øer. Santo Antao. Fyret paa Ponta da Sol, ved Villa Maria Pia, paa Øen Santo Antao, er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Hvidt Fyrhus. Det lyser fra ØSØ., gennem N. og V. til VSV., mellem Pynterne Synagoga til Ribeira Alta.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Uruguay. Rio de la Plata. Vraget af Damperen „Coatham“, der var sunket 29 Kml. S. 78° Ø. fra Flores Island Fyr, er sandsynligvis forsvundet, og udtaget af Kortene.

Chili. Smyth Channel. Hartwell Bay. I Hartwell Bay, Mayne Channel, ere følgende Grunde fundne: En Klippe med 3 Fv. Vand, Lavvande, fra Long Island S.-Pynt i N. 58° Ø., 6³/₄ Kbl., og fra den 520 Fod høje Top af Long Island i S. 56° Ø. En Klippe med 3¹/₂ Fv. c. 1 Kbl. i Udstrækning, fra Isthmus Island i S. 55° Ø., 2¹/₄ Kbl., og fra Bradbury Rock i N. 36° Ø. Klippen er tangbevokset. 52° 20' S. Br. 73° 36" V. Lgd.

Ancud. Pynt Corona. Fyret paa Pynt Corona er et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 2 Minutter; fast Fyr 80 S., Mærke 16 S., Blus 8 S., Mærke 16 S., Flammens Højde: 207 Fod. Synsviddens 15 Kml. 41° 46' 40" S. Br. 73° 52' 55" V. Lgd.

Valparaiso S. Pynt Curaumilla. Paa Pynt Curaumilla er Fyret ombyttet med et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Et-Blink, Blink 8 S., Mærke 52 S. Hvidt, lavt Fyrtaarn med hvidt Beboelseshus med rødt Tag. 33° 6' 14" S. Br. 71° 44' 20" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.Kyst. Formiche di Grosseto. Fyret paa Formica Maggiore di Grosseto er atter i Orden og viser hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 5 S.

Østerrig-Ungarn. Orsera. Orsera Fyr viser grønt, fast Lys fra N. 20° V. til N. 56° V., hvidt, fast Fyr fra S. 53° V. til S. 28° V. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Fyrbaake paa Molehovedet. 45° 9' N. Br. 13° 36' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst Langkat Rivier. Ved Langkat Rivier skal tændes to Ledefyr, der holdte overet lede over Barren uden for Mundingen, paa den Ø.-lige Bred c. 640 Alen fra hinanden. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser Hori-son-ton rundt. Synsviddens: 8 Kml. Hvid, 25 Fod høj Fyrbaake. Bagfyret er foreløbig hvidt, fast, men skal ombyttes med et rødt, fast Fyr, der lyser over 5° paa hver Side af Fyr-linien. Hvid, 41 Fod høj Fyrbaake. Fyr-linien gaar over sort Stumptønde Nr. 3, der flyttes 1/2 Kbl. Ø. efter, og over Lystønden, der viser rødt, fast Fyr, der skal udlægges paa sort Stumptønde Nr. 8's Plads. Det hvide, faste Fyr paa Langkat Rivier venstre Bred skal rimeligvis forandres i 1903. 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Lægeeftersyn ved Afsejling fra Smyrna er hævet.

Malta. — Karantænen overfor Smyrna og Batum er hævet.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Olietøj,

bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.
Toldbodvej 44.
Telefon 5636.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Gorm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Lørdagen d. 15. Marts 1902, Kl. 3, i Hotel Phoenix.

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1901.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for Aaret 1902—1903.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, Amaliegade 22, daglig mellem Kl. 11—1, indtil den 13. ds. inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1902.

P. B. V.
L. H. Carl.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra
C. Mollerups
Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjelpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Marts 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂
Danmark		75	75 ¹ / ₄
Norden		97	98 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	84 ³ / ₄	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Carl	1/2	44	44 ¹ / ₂
Dannebrog	85—	84 ³ / ₄	85
Skjold	58 ¹ / ₄	58 ¹ / ₄	58 ³ / ₄
Urania	38—	37 ¹ / ₂	38
Union		88	90
Dampsk. af 1896		84	85 ¹ / ₄
Østasiatiske		98 ³ / ₄	99
Østersøen		100 ¹ / ₂	102
Nordsøen	49	49	51
Torm		—	—
Gorm		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		95	110
Hejmdal		94	98
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		99	100
5 ⁰ / ₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.		88 ³ / ₄	89
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.		90 ³ / ₄	91
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..	97—	96 ³ / ₄	97
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —	97	97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 —		91	93
Aktier.			
Nationalbank		141	141 ³ / ₄
Privatbank	126 ³ / ₄	126 ³ / ₄	127
Landmandsbank		128 ¹ / ₂	129 ¹ / ₂
Handelsbank		124 ¹ / ₂	125
Grundejerbank		102	102 ³ / ₄
Burm. & Wain	75 ³ / ₄ —	75	75 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	1/2	92 ¹ / ₂	94
Sukkerfabr.	109 ³ / ₄	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	1/2	102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 11. Marts 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.55	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Marts 1902.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	101.20
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.90
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — 1890	84.75

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

Forenede Dampskibsselskab 22,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 26,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 84,000, „Union“ 4,000, „Dampskibss. af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Carl“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Lørdagen d. 15. Marts 1902, Kl. 3, i Hotel Phoenix.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1901.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for 1902—1903.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22**, daglig imellem **Kl. 11—1**, indtil den 13. ds. inkl. imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1902.

P. B. V.
L. H. Carl.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Skjold“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Lørdagen d. 15. Marts 1902, Kl. 3, i Hotel Phoenix.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning om Aarets Drift og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1901.
2. Beslutning om Skibenes Kaskoassurance for 1902—1903.
3. Valg af 1 Kommitteret og 2 Revisorer.

Adgangskort, Stemmesedler og Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, **Amaliegade 22**, daglig imellem **Kl. 11—1**, indtil den 13. ds. inkl., imod Opgave af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihænde-haveren lydende Aktier.

Kjøbenhavn, den 7. Marts 1902.

P. B. V.
L. H. Carl.

Det Helsingørske Dampskibsselskab

afholder sin aarlige almindelige Generalforsamling **Lørdag den 22. Marts d. A., Kl. 6 Eftm., i Hotel Dagmar.**

Forhandlingsgenstandene:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af Ekstrakt af det reviderede Regnskab for 1901 samt Forslag til Fastsættelse af Udbyttet.
3. Indstilling om at meddele Decharge for det reviderede Regnskab.
4. Valg af Kommitteret samt Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Regnskabs-Ekstrakten for 1901 udleveres paa Selskabets Kontor, **Skjoldsgade 11**, fra den 13. til 21. Marts fra **Kl. 12—2** mod behørig Legitimation i Henhold til Lovenes § 11.

Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Torsdag den 20. Marts Kl. 7 Em. afholdes den aarlige Generalforsamling **St. Annæ Plads 13, Stuen tilvenstre.**

Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Kommitterede og Revisor.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Hejmdal“.

Imod Aflevering af Udbytte Kupons pr. 1901 udbetales Udbyttet pr. 1901 med **8 pCt.**, daglig imellem **Kl. 11—1** paa Selskabets Kontor, **Støckholmsgade 55, Kælderen.**

Kjøbenhavn, den 11. Marts 1902.

P. B. V.
Martin Carl.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab

afholder aarlig Generalforsamling i Hotel „Phœnix“ Mandag den 17. Marts 1902, Kl. 8 Aften.

- 1) Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar,
- 2) Fremlæggelse af Regnskabet,
- 3) Forslag til Anvendelse af Overskudet,
- 4) Valg af en Kommitteret,
- 5) Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, Brøgdgade Nr. 36, hvor det reviderede Regnskab er fremlagt til Eftersyn.

Aktieselskabet

Det dansk-russiske Dampskibsselskab.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen. Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. 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 4 Marts 1902.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet „Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts d. A. Kl. 1½ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen. Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Valg af 3 Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1902.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredagen den 14. Marts Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen. Forhandlingsgenstandene ere:

- 1) Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
- 2) Forslag fra den korresponderende Reder om Forandring af Vedtægternes § 2.
- 3) Valg af Kontrolkomite.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra Onsdag den 5. Marts Kl. 10—1 paa Selskabets Kontor, Toldbodvejen Nr. 5, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 4. Marts 1902.

C. K. Hansen.

Leverance af Søsten.

Til Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt behøves ca. 200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, som ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10 til 3.

Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige Tilbud, mrkt. „Stenleverance“, indtil den 31. ds. inklusive. Tilbudene maa for at komme i Betragtning omfatte mindst 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 10. Marts 1902

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

 Thor	med 12% Smørfedt a 77 Øre pr. Pund.	 Bjørn	med 2% Smørfedt a 63 Øre pr. Pund.
--	--	--	---------------------------------------

Eneste skelsterende Margarinakvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsær.
Faas overalt.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Njernet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Keleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika. Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhede og meget høje Varmegrader, gør ved Pastrykning af Papir, Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Fremstilles i alle Farver, er meget drøjt og hurtigtørrende. Enefabrikanter: Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken, Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.

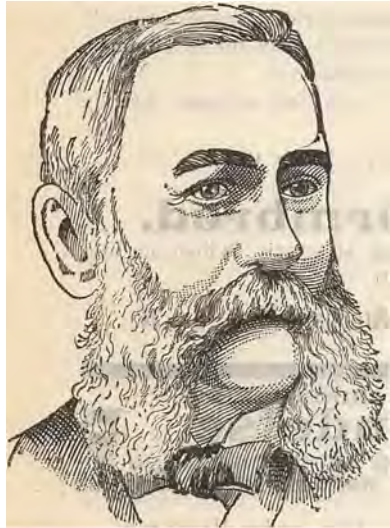
Skib til Salg.

Galease „Haabet“, drægtig 24⁸/₁₀₀ Tons Netto, laster 1100 Ct., nye Sejl, fuldstændig udhalet til Stenfiskeri, er billig til Salg, naar Handelen kan ske straks.

Skipper E. T. Larsen,
Lohals.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver nervøse- og Blodsygdomme hos Mænd, sendes frit til enhver, som skriver derefter.



Om nervøse- og Blodsygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Kundskab. Det er et Faktum, at slige Sygdomme ofte forekommer hos Mænd i alle Aldre og alle Livsstillinger. Aarsagerne til disse er meget forskellige, og de findes beskrevne fuldstændig i illustrerede Bøger paa 100 Sider hver, hvilke udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bøgerne sendes til enhver, som skriver efter dem, og de er vel værd at læse, da de indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv derfor Navn og Adresse til State Medical Institute, Nr. 376, Elektron Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og Bøgerne vil blive sendt Dem paa dansk, omhyggeligt forseglede. Lidende anmodes ufortøvet om at skrive i Dag.

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

P. Jørgensen,
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1852.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg
and Hamburg America 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“

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

**Syge helbredes.
Svage vinder Kræfter.**

En underfuld Livseliksir opdaget af en
berømt medicinsk Videnskabsmand som
Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner
Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds
Gaade løst.

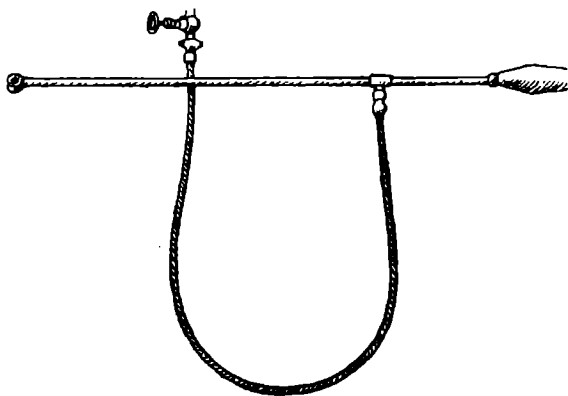
Lægemedlet sendes frit til alle, som
sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Gransk-
ninger og Studier af Fortidens støvede
Skrifter saavel som Eksperimenter paa
Nutidens Lægevidenskabs-Område, er
DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National
Bank Bygning i Fort Wayne, Ind.,
U. S. A., i Stand til at offentliggøre,
at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elikssir, — at han ved Hjælp
af en mysterisk Mikstur, hvis Sammen-
sætning han alene kender, og som han
nu tillaver som Resultat af aarelang
Søgning efter dette livgivende Middel,
er i Stand til at helbrede alle og enhver
af de Sygdomme, som det menneskelige
Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl
om Doktorens Oprigtighed i denne Sag,
og de mærkelige Helbredelser, som han
daglig udfører, synes at være et temmelig
godt Bevis derom. Hans Paastande
grunder sig paa sund Fornuft og grund-
lig Erfaring under en mangeaarig Læge-
praksis. Det koster intet at prøve hans
mærkelige »Livseliksir«, som han kalder
sit Lægemedel, da han paa Anmodning
sender enhver Lidende nok deraf til at
overbevise sig om dens Evne til at hel-
brede; man løber derfor ikke mindste
Risiko. Nogle af de anførte Helbre-
delsler er meget mærkværdige og vilde
næppe tros, hvis ikke paalidelige Per-
soner afslagde Vidnesbyrd derom. Halte
har kastet væk Krykkerne og gaaet om-
kring efter at have benyttet Lægemedlet
to eller tre Gange. Syge, der var bleven
opgiven som uehelbredelige af Stedets
Læger, er bleven gengivet Helbred og
Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi,
Mave-, Hjerte-, Nyre-, Blod- og Hud-
sygdomme samt Blæreonder forsvinder
som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk,
Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Ho-
ste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit
og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne
eller andre Livsorganer fjernes paa for-
bavsende kort Tid. Delvis Lamhed,
Loemotor Ataxia, Vattersot, Podagra,
Hjertesyg og Hæmorhojder kureres
hurtigt og varigt. Dette Middel renser
hele Systemet, Blodet saavel som Celle-
vævet, genopretter normal Nervekraft,
Blodumløbet og fuldstændig Helbred
næsten øjeblikkelig. Der er ingen
»Personsansæelse« hos Livets Eleksir —
alle og enhver har samme Nytte deraf.
Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes
frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken
Sygdom De lider af, og et sikkert
Middel derimod vil blive sendt Dem
frit med omgaaende Post.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Føjning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

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.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armaturo** for Gas, Vand, Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.

Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

LANDMANDSBANKEN

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

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O., No. 5.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Dampskibsselskabet „Norden“.

Udbyttet for 1901 udbetales fra Mandag den 24. Februar med 70 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43 i Stuen, fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons for Aaret 1901.

Kjøbenhavn, den 22. Februar 1902.

P. B. V.

Peter Brown.

Esbjerg Maskinfabrik,
Jærn- & Metalstøberi.

Christoffersen & Larsen.

Udfører alle Reparationer paa
Skibe og Maskiner
hurtigt og solidt.

Største Forretning
i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.
Kulørte Lampioner og Lys-Ballonner.

Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals
Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr,
saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa
om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen
over Hals Barre, der opkrævedes med fra
20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12
Fods Dybgaende, er bortfalden
fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 13. Marts 1902. — Regler for Sammenstøds- og Bjærgningsager. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 12.

Kjøbenhavn, Torsdag den 20. Marts 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,

Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.

F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,

Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

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

Den anerkendte

Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos

Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Telf. 863.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Helsingør.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

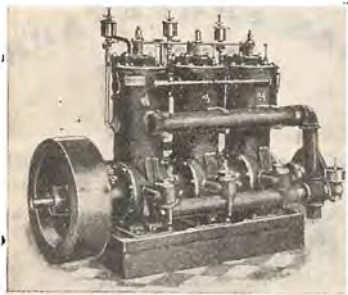
Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

W^m. O. JENSEN.

Jærnbanegade 6. Kjbhvn. B.



AMERIKANSKE BADE-MOTORER

fra WOLVERINE MOTOR WORKS.

Grand Rapids. Mich. U. S. A.

Disse Benzinmaskiner leveres fra 2—80 HK. Fra 9 HK. med 3 Cylindre bygges Maskinerne saaledes, at de kunne sætte sig selv i Gang. Maskinerne kunne løbe til begge Sider. Ved en 27 HK. Maskine er Benzinforbruget billigere end ved en Petroleumsmotor.

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.)

De Danske Svineslagteriers

Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte. skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Aalborg
Brøndums

Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Treffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Babeock & Wilcox

Land- og Røkedler

Marine } og Overhedere

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmeister &

Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 20. Marts 1902.

Om Begrebet Kystfarten i dets moderne Betydning, som vi fremstillede den i vort Nummer for 6. ds., bringer Fairplay's sidste Nummer nogle yderligere interessante Betragtninger. Man vil erindre, at det fortrinsvis er Rusland og De forenede Stater, der i største Udstrækning forbeholder deres egne Skibe Skibsfarten mellem deres Lande, og at man nu i England har udkastet den Tanke at forbeholde Farten mellem England og alle dets Kolonier for det engelske Flag. Hertil kommer nu, at den russiske Regering ved den ny Tonnageafgift, den har indført i Landets Havne, i høj Grad har begunstiget russiske Skibe. Denne Afgift rammer fremmede Skibe, der kommer fra eller afaar til Udlandet, baade ved Ankomst og Afgang og hver Gang Skibet besøger Havnen; men den rammer kun russiske Skibe én Gang i Sæsonen eller i Aarets Løb. Andre Landes Flag udelukkes altsaa helt fra Handelen mellem russiske Havne indbyrdes, og samtidig begunstiges russiske Skibe stærkt i Udenrigsfarten. Denne Politik staaer i den stærkeste Modstrid til den Frihed, med hvilken russiske og alle andre Skibe kan sejle mellem England og dets Kolonier og i engelsk Kystfart. Og i Frankrig drives Beskyttelses-Systemet ud i lignende Yderligheder; et fransk Sejlskib kan nu ved Hjælp af Statens Præmier gaa i Ballast til San Francisco og hjem igen i Ballast og endda tjene Penge! Hvad betyder ikke dette for et andet Lands Skib, der skal konkurrere med det?

Den maritime Politik, der føres af disse Englands Rivaler, kan kortelig udtrykkes saaledes: 1) de forbeholder Farten paa deres Kolonier for deres egne Skibe; 2) de indfører Præmiesystemet for deres egen Skibsfart; 3) de begynder at modarbejde deres Konkurrenter ved ny Tonnageafgifter. Men England har det i sin Magt at tage virksomme Modforanstaltninger ved selv at erklære Skibsfarten mellem alle Havne i det britiske Rige for „Kystfart“ og ved at tage Repræssalier overfor Præmiesystemet. Det vilde da ramme andre Nationer haardt. Ser man hen til, hvad der indføres i britiske Havne med fremmede Skibe, viser det sig, at disse i meget stor Udstrækning sejler mellem britiske Havne. Tager man f. Eks. Lloyds List for d. 6. Marts, ses det, at følgende fremmede Skibe den Dag lastede i engelske Havne til engelske Kolonier: 1 dansk (308 Tons), 1 fransk (1,707 Tons), 1 tysk (3,634 Tons), 1 fransk (1,932 Tons) og 4 italienske (4,123 Tons). Med denne dagligdags Erfaring for Øje maa engelske Redere, hvis Skibe nu er lagt op af Mangel paa Beskæftigelse, tænke over, om det er en Fordel at sejle under engelsk Flag eller ikke.

De her skildrede Forhold bør ogsaa her i Danmark følges med største Interesse. En Krig mellem de maritime Stormagter som den, der her tales om, kan ramme vor og andre Landes Skibsfart paa det mest følelige. Man maa foreløbig sætte sit Haab til, at den frisisindede Politik, England nu som altid repræsenterer, indtil det tvinges ind paa en anden, maa sejre, og at Truslen om Modforanstaltninger fra Englands Side maa være nok til at standse dets Konkurrenter i Tide.

Vi har modtaget Hamburg—Amerika Linjens Aarsberetning for 1901. Selskabet har haft et Driftsudbytte af 20,348,314 Mark, hvoraf 993,793 M. anvendes til Forrentning af Prioritetslaan. Til Afskrivning, Assurance og Fornyelse anvendes 14,429,453 M. Efter Udbetaling af Tantieme bliver der derefter en Saldo af 4,800,000 M. I Udbytte udbetales 6 pCt. Beretningen betegner Aaret som adskilligt slettere end det foregaaende og tilskriver navnlig dette den mislykkede Majshøst i De forenede Stater, der gav en stærkt forringet Eksport. Desuden har Hjemmemarkedet lagt saa stærkt Beslag paa den amerikanske Industris Produkter, at den ikk

særlig interesserede sig for deres Eksport. Endelig har Afslutningen af Krigen i Kina frigjort en Mængde Tonnage til anden Anvendelse. At Aaret dog viser nogenlunde gunstige Resultater, skyldes væsentligst den fortsatte livlige Passagertrafik. Forholdene vil antagelig snart igen blive normale, da Nedgangen i Fragterne fra Nordamerika hovedsagelig skyldes forbigaaende Omstændigheder. Selskabet bestræber sig for at naa til et bedre Udbytte af sin Virksomhed ved at slutte Overenskomster med konkurrerende Linjer. Det venter sig meget af disse Overenskomster og mener næppe at behøve at forsikre, at Selskabets fulde Selvstændighed og af fremmed Indflydelse fuldstændig uafhængige Ledelse ikke i nogen Henseende vil berøres af dem.

Selskabets Tonnage er i Aarets Løb forøget fra 615,178 R. T. Brutto til 661,355 R. T. Brutto; Oceanampernes alene er gaaet op fra 585,128 R. T. Br. til 630,091 R. T. Br. Selskabet ejer nu 127 Oceandampere og 152 Floddampere m. v., ialt 279 Fartøjer. Aktiekapitalen foreslaas nu forøget med 20 Mill. Mark. Til Syge-, Ulykkes-, Invaliditets- og Alderdomsforsikring betalte Selskabet ialt 329,050 M. Skibene udførte i 1901 ialt 690 Rundrejser og befordrede 211,617 Passagerer og 4,252,000 Kubikmeter Gods. Om Forsøgene med flydende Brændsel siges, at de i teknisk Henseende har givet ret tilfredsstillende Resultater, men at de økonomiske ikke er saa gode. Ved en Nedgang i Oljepriiserne haaber man at faa bedre Resultater med dette i forskellige Retninger gode Brændselsmateriale.

I Forbindelse med vore Udtalelser i Bladets No. 10 om Statsbanernes Skibsføreres Lønningsforhold skal vi yderligere paapege et uheldigt Punkt i det Rigsdagen forelagte Lovforslag. Det fastsættes nemlig i dets § 2, at Skibsførere af 2den Klasse begynder med en Løn af 2,700 Kr., medens det i § 3 bestemmes, at Søofficerer, der uden at udtræde af Flaadens Tjeneste midlertidigt forretter Tjeneste som Skibsførere af 1ste Klasse ved Statsbanerne, faar et aarligt Honorar af 3,300 Kr. hver. Denne sidst nævnte Lønning er nu uomtvisteligt saa lav, som den paa nogen Maade bør være for Førere af Passagerskibe, der i al Slags Vejr skal holde deres planmæssige Ture, særlig naar Hensyn tages til, at hele Personalet selv maa betale sin Kost om Bord, og at det ikke har Sportler af nogen Art. Men det synes ganske urimeligt, at det Arbejde, der præsteres af Statsbanernes egne Skibsførere, og som selvfølgelig er lige saa ansvarsfuldt og anstrengende, vurderes saa meget ringere, at der foreslaas en 600 Kr. lavere Løn. Hertil kommer, at Skibsføreren af de 2,700 Kr. skal svare 5 pCt. til Pensionsfonden og at Avancementsforholdene er meget ugunstige. Efter Initiativ af Søfartschefen, Kaptajn Hammer, vil 7 af de nuværende Reserveførere nu til Foraaret rykke op til Førere af 2den Klasse; paa én nær, der „kun“ er 38 Aar, er disse Mænd alle fra 43--54 Aar gamle, og de 10 Styrmand, der følger efter dem i Anciennitet, er fra 39--47 Aar. Det er, som man ser, i en ret fremrykket Alder, at det opnaas at blive Fører med en Aarsløn af 2,700 Kroner.

Det er os bekendt, at det blandt Statsbanernes Førere meget ønskes, at denne Løn af 2,700 Kr. for Førere af 2den Klasse kunde forhøjes til f. Eks. 3,000 Kr., hvilket kunde opnaas ved, at de kom i 3dje Lønningsklasse i Stedet for, som foreslaaet og som det nu er Tilfældet, i 4de. Naar henses til de her fremførte Oplysninger, synes dette Ønske unægtelig særdeles beskedent, og vi haaber, at i hvert Fald det maa blive imødekommet, saa meget mere som det for Staten kun vil betyde en uvæsentlig Merudgift.

Det var mildest talt nogle slemme Skandaler, der fandt Sted ved Dampskibet Oscar II' Afgang herfra forrige Onsdag. Naar man vilde føre de Fyrbødere, der paa Grund af Strejken var deserterede fra Skibet, om Bord gennem Frihavnsterrænet, tilmed kort før Skibets Afgang, maatte man dog kunne forudse, at det vilde give Anledning til Optøjer fra den Hobs Side, der gennem Bladenes Meddelelser var tilstrækkelig averteret om, at der var „Sjov i Gaden“ og at der var god Anledning til at demonstrere mod D. F. D. S.' Holdning under Fyrbøderstrejken. Det var ikke de strejkende Fyrbødere — der som Fagforeningsmedlemmer er ulige bedre disciplinerede end de er om Bord i Skibene —, der foranstaltede Spektaklerne, men det var de Folk, der i en stor By altid er rede til at „demonstrere“ — mod Politi, Arbejdsgivere m. v., som det nu falder for. Og den Skandale, det her lykkedes dem at sætte i Scene, gaar ikke ubemærket hen; et Reuter Telegram spredte den hurtigt over Verden, saa at den allerede næste Dag figurerede f. Eks. i de engelske Blade. Naturligvis vækker den særlig Opsigt, fordi den fandt Sted ved den første Afgang af vor første større Ocean-damper.

Men mon ogsaa noget Sted i Verden saadanne Dampere ekspederes under Forhold som de i Frihavnen forleden Dag? I Udlandets Havnebyer lader man næppe Afgangsstedet være tilgængeligt for enhver Lysthavende. I Liverpool og New York f. Eks. er det simpelt hen afspærret for alle, der ikke enten skal med Skibet eller som har en positiv Grund til at være til Stede ved Afgangen, og det samme er ganske sikkert Tilfældet i Hamburg og Bremen. Dette er ikke alene fornuftigt, det er absolut nødvendigt, naar man vil sikre sig Orden og Præcision. Og naar der nu fra Frihavnen ekspederes Dampere som „Oscar II“, var der dog nok Grund til at fravige den Ordning, der knap nok længere er tidsvarende paa Larsens Plads.

Under Overskriften Et delikat Spørgsmaal skriver „Politiken“ for i Søndags:

„Flere Skibsførere spørger os i Breve, om det er af Tankeløshed, at vi forleden skrev, at „Oscar II“ føres af Kaptajn Jespersen og Maskinmester Anger“. Man plejer ellers at sige, at et Skib føres af Kaptajnen. Hvorfor i denne Forbindelse nævne Navnet paa en Maskinist?

Fordi Maskinen i en Paketdamper er en saa væsentlig Del af Skibet, at det almindeligt vedtagne Forhold mellem Kaptajn og Mester maa forrykkes. At en Kaptajn fører et Sejlskib, er en Selvfølge, men en moderne 8,000 Hestekrafts Paketdamper fører han næppe paa stort anden Maade end Togføreren fører et Tog. Mesteren staar paa Lokomotivet.“

„Politiken“s Forespørgere vil ikke føle sig tilfreds-stillede ved dette Svar, der desværre kun kan bibringe det store Publikum fuldkommen vrang Forestillinger om Skibsførerens og Maskinmesterens Stilling om Bord. Et Skib kan selvfølgelig ikke føres af 2 Personer og „Politiken“s første Meddelelse var derfor virkelig „tanke-løs“. Og i de moderne Paketdampere er Kaptajnens Stilling ganske den samme som i alle andre Skibe: Han er den Højstkommanderende og det er ene i Henhold til hans Bestemmelser og Ordre, at Skibet „føres“. Hans Virksomhed er ikke som Togføreren indskrænket til at give Ordre ved Afgang, men af hans Ordre er Skibets Navigering under hele Rejsen afhængig. Mesteren staar paa Lokomotivet og har Myndighed til at stoppe det eller lade det gaa frem, han „fører“ faktisk Toget; men i et Skib staar han virkelig ikke paa Kommando-broen, men i Maskinen, hvor han afventer de Ordre, han faar fra Kaptajnen paa Kommandobroen. Om dette, at Kaptajnen er Skibets eneste og dets ubetingede Fører, kan der umulig herske Meningsforskel; det

anerkendes fuldt ud af Lovgivning og i Praksis og paa-virkes ikke i mindste Maade af Hestekræfterne.

Spørgsmaalet er, efterat ovenstaaende var skrevet, diskuteret videre i „Politiken“. Navigationslærer Emil Krogh paaviser, at Maskinmestrene ifølge Søloven hører til Skibsmandskabet og derfor er underlagte Kap-tajnen, og Kaptajn i Flaaden C. Cold skriver disse forstandige Ord:

„Jeg blev noget forbavset ved at læse „Politiken“s Notits i Dag under Overskriften Et delikat Spørgsmaal; men den sidste Sætning trøstede mig og overbeviste mig om, at det hele var en behagelig Spøg.

„Mesteren staar paa Lokomotivet“ — han alene fører i Virkeligheden Toget, han bestemmer, naar der skal stoppes og gaas frem, han holder Udkig, han har Ansvaret og — han bliver hængt, naar det gaar galt; derfor hedder han ogsaa Lokomotivfører. Kaptajnen i Skibet staar paa Broen, han alene fører i Virkeligheden Skibet, han bestemmer, naar der skal stoppes og gaas frem, han holder Udkig, han har Ansvaret, og han bliver hængt, naar det gaar galt, derfor hedder han ogsaa Skibsfører.“

„Politiken“ burde herefter have trukket sig ud af Affæren. I Stedet for siger den en Mængde slemme Ting, f. Eks. at Søloven vilde have været bedre, om ikke blot Kaptajner, men ogsaa Maskinmestrene havde haft Indflydelse paa dens Affattelse. Men „Politiken“ er her paa Vildspor, thi Skibsførerne har aldeles ikke haft Indflydelse paa den nuværende Sølovs Affattelse; de havde ikke en eneste Repræsentant i den Kommission, der lavede Søloven. Og paa den Kommission, der nu tænker paa at lave Søloven om, er der sikret Maskin-mestrene Indflydelse, om de end ikke er repræsenterede i den. Til Hr. Cold bemærker „Politiken“, at det har benyttet Ordet „førte“ som en let forstaaelig journalistisk Betegnelse for 2 Officerers sideordnede Stilling i Hen-seende til Ansvar; Maskinkraftens rivende Udvikling i den moderne Dampskibsbygning har indsnævret Kap-tajnens Virkeomraade og udvidet Mesterens; vor Tids Fyr- og Vagervæsen, Lodstjenesten, Brugen af meteorologiske Beretninger, de mekaniske Hjælpe midler paa Kommandobroen o. s. v. har væsentlig forringet Kap-tajnens Arbejde og Ansvar, medens Skibsmaskinens Udvikling, Skibenes større Hastighed m. v. mange Gange har fordoblet Mesterens. I „Oscar II“ har Kap-tajnen 31 Mand under sig, Mesteren 52, saa Forholdet mellem dem er komplet forrykket. Sømandsmæssigt set er Transatlanternes Rejser en Slags Færgefarter,(!) hvor- under det væsentligst kommer an paa Hastigheden, altsaa paa Maskinen (!). Det har isvrigt ligget fjærnt fra „Politiken“s Hensigt at ville hæve Mesteren paa Kaptajnens Bekostning; den har kun villet karakterisere det ny i Forholdet mellem de to Officerer.

„Politiken“ mener altsaa, at disse to Officerer er blevne „sideordnede i Henseende til Stilling og Ansvar“. Bladet véd aabenbart intet om, i hvilken Grad de moderne Sølove har fastholdt eller udvidet Skibsførerens Ansvar, og at dette netop skulde være forringet i mo-derne Oceandampere er den kuriøseste Opfattelse, vi længe har set fremsat offentligt; aabenbart mener endog „Politiken“, at Hastigheden af Skibet kun gør Mesterens Ansvar, ikke Kaptajnens, mere byrdefuldt, og overser, at det ikke væsentlig „kommer an paa“ Hastigheden, men nok saa meget paa, at Skibet kommer derhen, hvor det skal, og kommer godt derhen. Eksemplet fra „Oskar II“ er ganske vildledende, thi Kaptajnen har efter det virkelig 84 Mand under sig, nemlig den hele Besætning paa Dæk og i Maskine. Det er vigtigt, at dette ikke misforstaas og at Pressen ikke som her vild-leder Publikum i denne Henseende.

Ifølge Beretning fra det danske Generalkonsulat i Rio de Janeiro til Udenrigsministeriet skal, paa Grund af den stærke Varme, fra 12. f. M. indtil videre alle Skibe i nævnte Havn losse og lade 300 Meter fra Land.

Vi har modtaget følgende:

I Deres ærede Blad af 13. f. M. ser jeg, at der i Skemaet over Udgifterne i danske Havne for Rønne, under Losnings- og Lastningsomkostninger, staar anført: „Udføres billigt“.

Da jeg i Begyndelsen af Februar d. A. har losset i Rønne, skal jeg, for ærede Kolleger og andre deri interesserede, tillade mig at anføre, at nævnte Havn, i hvert Fald hvad Kullosning angaar, hører til de dyreste af danske Provinshavne, ja endog overgaar Kjøge, hvor der som bekendt losses med Haandkraft.

De gængse Priser for Kullosning i Rønne blev mig opgivet at være fra 65 til 75 Øre pr. Ton, hvilket vel ikke tør kaldes billigt. (Den sidste før mig udlossede Damper (svensk) betalte 75 Øre pr. Ton).

Ved Protest fra min Side og Underhandling med Ladningsmodtageren blev Losningen for „Enigheden“ ansat til 60 Øre, hvilket efter Stevedorens Udsagn til mig var det billigste, der i de sidste 3 Aar er losset.

Calais, d. 12. Marts 1902.

Med Tak for Optagelsen tegner
Ærbødigst

A. Svane,

Fører af S. S. „Enigheden“ af Marstal.

Vi har modtaget følgende:

Vi tillader os herved at opfordre alle Skibsførere, der slutter Cement fra Aalborg, til ikke at undertegne Certepartier, der indeholder følgende Klausul:

„Ved Losningen hejses Cementen saa højt, at den kan svinges paa Vognene“, idet vi finder det er højst urigtigt, at Skibene til disse lave Fragter, som der faas for Cement, skal lade Arbejde udføre, som jo ellers paahviler vedkommende Modtager. Mulig at den omtalte Klausul ikke kan faas strøget af Certepartiet, naar Rejsen gælder Horsens. Er dette Tilfældet, kan vi jo til denne ene Havn forlange, foruden gangbar Fragt, et passende Gratiale, saa stort, at vi deraf kan bestride de Udgifter, der fremkommer ved at have bemeldte Klausul i Certepartiet. Den eneste Maade, hvorpaa vi kan værne os mod dette og lignende Tilfælde, er ved Enighed og fælles Optræden, og dersom vi nu ikke griber til denne Udvej, kan vi befrygte, at en saadan Klausul som den her omtalte om nogle Aar kan blive udvidet og komme til at lyde paa det utroligste.

I Haab om, at alle, hvem disse Linjer kommer for Øje, vil undlade at slutte med omtalte Klausul i Certepartiet,

tegner vi os

Samtlige Medlemmer i Aalborg af „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“.

Hof- og Stadsretten afsagde d. 17. ds. Dom i en Injuriesag, der af Kaptajn Harald Caroc („Kentucky“) var anlagt imod Formanden for Søfyrbødernes Forbund, Hans Jensen. Denne havde skrevet en Artikel i „Socialdemokraten“ d. 18. Januar 1901, hvor det ved Omtalen af forskellige Forhold om Bord i „Kentucky“ hed . . . „efter al Sandsynlighed er det selve Kaptajnen, som giver Officererne det slette Eksempel, hvad Brutaliteten

angaar den berusede Kaptajn slog Fyrbøderne i Ansigtet“; endvidere sigtedes Kaptajn Caroc for at være mødt beruset i Sø- og Handelsretten.

Ved Rettens Dom blev de paaklagede Udtalelser mortificerede og Jensen ansat med en Bøde til Statskassen af 200 Kr., subsidiært simpelt Fængsel i 20 Dage, og tilpligtet at betale Caroc Sagens Omkostninger med 60 Kr.

Af Nord. Skibsrederforen.s Cirkl. gengiver vi yderligere følgende:

Konnossementstegning for Splitvedlaster.

Vi tror at burde gøre opmærksom paa den Fare, der er forbundet ved at tegne rene Konnossementer for Splitvedlaster, naar man ikke har haft Anledning til at kontrollere baade, at det paa Konnossementet opførte Antal Favne virkelig er leveret Skibet, og dernæst, at disse har været saaledes opsatte paa Land inden Afskibningen, at Skibets Folk har kunnet forvise sig om, at det virkelig har været fulde Favne, der er leveret.

Som bekendt bliver Splitfavnene i England, naar de opsættes der, og Fragten ikke efter Overenskomst betales efter Konnossementet, meget omhyggelig opsatte, og, da dette ikke altid er Tilfældet paa Laststederne, kommer Skibene i saa Tilfælde til at udlevere for lidt og gøres da ansvarlige for den manglende Ved.

Vi har nylig haft et Tilfælde med et svensk Skib, hvor det udlossede Antal Favne var betydelig mindre end det paa Konnossementet opførte, og uagtet det blev bevist, at intet var gaaet tabt undervejs, men alt var leveret, som var indtaget paa Lastpladsen, gjorde dog Modtagerne Fordring paa Erstatning for hele Differencen mellem Konnossementantallet af Favne og de leverede.

Fordringens Størrelse blev ved Foreningens Mellemkomst noget reduceret, men Rederiet havde ikke desto mindre et ganske betydeligt Tab. Kaptajnen var i det Tilfælde særdeles fornøjet med det store Indtagende, han ifølge Konnossementet skulde have faaet paa denne Rejse; han var kun opmærksom paa den Side af Sagen, at jo mere Indtagende, des større Fragtfortjeneste. I Begejstringen herover glemte han den anden Side af Sagen, nemlig at han ved at give ren Kvittering for saa og saa mange Favne dermed forpligtede sig til at udlevere et tilsvarende Antal Favne paa Bestemmelsesstedet. Det usædvanlig store Indtagende burde have vakt hans Mistanke, saa at han ikke havde forsømt at tegne Forbeholdet „measurement unknown“.

Konnossementstegning i australske Kulhavne.

Det er almindeligt, at de australske Kulgrubejere indrømmer Køberne en Rabat paa 1 pCt. (før 2 pCt.) for Svind (wastage), og dette Kvantum trækkes altsaa fra i den Vægt, som er angivet i Minecertifikatet. Dette er der naturligvis ikke noget at sige til; men naar Grubejerne for at undgaa Komplikationer med Rederne lader Certifikatet lyde paa saakaldt „Nettovægt“, d. v. s. Vægten minus 1 pCt., saa er det ganske uforsvarligt, ja man kan vel gaa saa vidt at sige, at det ikke er helt ud hæderligt, naar ikke Kaptajnen gøres opmærksom paa Forholdet. Skal der trækkes noget fra, bør det ske aabent, saa at Kaptajnen véd, hvorledes det rette Forhold er. Grubecertifikatet bør altsaa udstedes for den virkelige Vægt, saa at man kan se, at den ene Procent er trukket fra i Konnossementet. Om Kaptajnen kan tvinges til at tegne Konnossement, hvori Vægten anføres med 1 pCt. Fradrag, er en Sag for sig. Det er vistnok Kutyme, at saa sker, og naar Fragten paa Bestemmelsesstedet betales efter Konnossementsvægten, saa at Vejning undgaas, er der vel ikke synderlig at sige dertil; i de evropæiske Kulcertepartier fratrækkes der jo som Regel 2 pCt. for at undgaa Vejning. Men retlig har Afskiberne

ingen Adgang til at tvinge en Skibsfører til at under-
tegne for mindre end han har faaet om Bord, og det er
os ogsaa meddelt, at flere engelske Redere nægter at
acceptere saadanne Konnossementer, eller i al Fald, naar
de presses til at acceptere dem, giver Kaptajnen Ordre
til at tegne dem under Protest. Lyder Certepartiet paa,
at Modtagerne skal have en Indrømmelse af 1 pCt. eller
maaske endog 2 pCt., naar Vejning ikke forlanges, bør
man selvfølgelig nægte at tegne under for mindre end
den virkelige Vægt, og er der intet Fradrag sket i
Konnossementet, sammenholdt med Grubens Vægtcertifikat,
bør Kaptajnen i saa Fald bringe paa det rene, om
Certifikatet angiver den virkelige Vægt eller „Netto-
vægten“.

I denne Tid, da Oprettelsen af en Skole for
Skibskokke i Danmark staa paa Dagsordenen, vil
det interessere, at den tyske Skibsfører-Forening paa
sin Generalforsamling forleden vedtog en Resolution om,
at Uddannelse af Skibskokke maa anses for baade ønske-
lig og nødvendig, saavel i de søfarende som i Redernes
Interesse, og man haaber, at der maa findes Midler til
at løse denne Opgave.

Vandbygnings- og Skibsfartsudstilling i
Düsseldorff. I Forbindelse med den 9de internationale
Skibsfartskongres, der agtes afholdt i Düsseldorff fra
den 29. Juni til den 5. Juli i Aar, vil blive aabnet en
Vandbygnings- og Skibsfartsudstilling, ved hvilken Lejligh-
hed der af den kgl. prøjsiske Vandbygningsforvaltning
formentlig vil blive udstillet en Række Genstande, Mo-
deller, Planer, Kort og Bøger, der dels er ganske ny,
dels allerede er bleven fremviste paa den sidste Verdens-
udstilling i Paris, ligesom ogsaa en Del af de andre
tyske Forbundsstater samt en Række Privatmænd og
kommunale Myndigheder antagelig vil deltage i Udstil-
lingen.

Eventuelle Udstillingsgenstande herfra ønskes saa
snart som muligt og senest inden 1. April anmeldte til
Generalsekretæren (Geheimer Baurath Sympher, Berlin,
W. 66, Wilhelmstrasse 80), hos hvem ogsaa nærmere
Oplysninger om Udstillingen kan indhentes.

Udenrigsministeriet meddeler Fællesrepræsentationen
for dansk Skibsfart, at den kgl. Konsul i Adelaide i
Syd-Australien har indberettet, at der i Almindelig-
hed Aaret rundt er god Efterspørgsel efter 1ste
Klasses Sejlskibe paa 500—700 R.-T. til Transport
af Mel derfra til Syd-Afrika.

Engelske Sørretsdomme i 1901.

Af „Shipping Gazettes“ interessante Oversigt over
Sørretsdomme i det forløbne Aar gengiver vi følgende Ud-
drag, idet vi begynder med Sammenstødssager og
Bjærgningssager.

Af Sammenstødssager, der sjældent naar House of
Lords, kom i 1901 2 til Afgørelse for denne Ret.
Den ene var Ørnen mod Carola. Medens saavel
Admiralitetetsretten som Appelretten havde kendt begge
skyldige i Sammenstødet, Carola, fordi dette Skib urigtig
havde givet Styrbords Ror og krydset Ørnens Kurs samt
undladt at stoppe, Ørnen, fordi dette Skib ikke havde

stoppet i rette Tid, kendte Højesteret Carola alene skyldig.
De to lavere Instansers Afgørelse var meget haard imod
Ørnen, som gjordes medansvarlig, alene fordi dette Skib,
der ifølge Søvejsreglerne skulde holde Kurs og Fart,
formentlig overtraadte Anmærkningen til Art. 21, der
paabyder det Skib, der skal holde Kurs og Fart, dog at
tage Forholdsregler for at undgaa Sammenstødet, naar
dette ikke kan afværges ved Handlinger af det Skib,
der skal gaa af Vejen.

I sin Tid blev der fra forskellig Side fremhævet
det urimelige i den i denne Sag fremtrædende Opfattelse
af Anmærkningen til Art. 21, som, hvis den skulde gøres
gældende i Almindelighed ved Sammenstødssager, vilde
stille en urimelig vanskelig Fordring til Skibsførerne,
og der var sikkert mange, der glædede sig over, at
House of Lords forandrede Dommen og ikke lagde
nogen Del af Skylden paa Ørnen (se iøvrigt om denne
Sag „Dansk Søfartstidende“ for d. 22. Febr. og 1. Marts
1900 samt for d. 28. Marts 1901).

Den anden Sammenstødssag, der kom for House of
Lords, var af lignende Natur. Det var Sagen mellem
Clan Mackay og Orizaba i Anledning af et Sammen-
stød i Suezbugten. Alle Instanser kendte Orizaba skyldig,
men der rejstes Spørgsmaal om, hvorvidt ikke Clan
Mackay maatte siges at være medskyldig, fordi den ikke
havde efterkommet Paabudet i Anmærkningen til Art. 21.
Dette Spørgsmaal besvaredes dog benægtende af alle
Instanser, ogsaa House of Lords, der erklærede Orizaba
alene skyldig.

Court of Appeal havde blandt andet til Behand-
ling Campania Sagen og var enig med Admiralitetsret-
ten i, at 9 à 10 Knob var for stærk Fart i tæt Taage,
selv for en Damper paa 13,000 Tons (se „Dansk Søfarts-
tidende“ for d. 23. Maj 1901).

Sagen mellem Devonian og Veritas, der ogsaa
behandledes for Appelretten, frembød forskellige vanske-
lige Punkter. Veritas laa for Anker paa Mersey med
begge sine Ankerlanterner oppe; paa Siden af den laa
en Bugserbaad, der havde en Toplanterne og sine to
Sidelanterner. Medens Veritas laa saaledes, blev den paa-
sejlet af Devonian. Admiralitetsretten kom til det Resultat,
at Devonian havde begaaet Fejl ved ikke at holde klar
af Veritas, men at dette Skib ogsaa burde kendes skyldig,
fordi Bugserbaaden ikke havde ført rigtige Lanterner.
Appelretten kom til det samme Resultat, og det udtaltes
i Dommen, at Bugserbaaden, der laa paa Siden for at
hjælpe med Bugsering eller Manøvrering, i Henhold til
de lokale Regler burde have ført 2 Bugserlanterner og
sine Sidelanterner, samt at Veritas, der havde det i sin
Magt at bestemme, hvilke Lanterner Bugserbaaden skulde
føre, maatte betragtes som selv havende overtraadt Reg-
lerne og derfor kendes medskyldig i Sammenstødet (se
„Dansk Søfartstidende“ for d. 6. Juni 1901).

Admiralitetetsretten har behandlet en Del Sager
om Sammenstød i Taage og dømt forskellige Dampere
skyldige paa Grund af Overtrædelse af den hyppig an-
vendte Art. 16 i de internationale Søvejsregler. Samme
Ret fik endvidere Lejlighed til at udtale sig om en anden
Artikel i nævnte Regler, nemlig Art. 28, der var Genstand
for nærmere Betragtning i Mourne Sagen. Admiralitets-
retten mente ikke, at Art. 28's Regler om Lydsignaler for
Angivelse af Kursforandringer fandt Anvendelse, naar et
Skib forandrede Kursen alene af Hensyn til sin egen
Rejse og uden at Kursforandringen skete af Hensyn til
Mødet med det andet Skib.

Som en ganske ejendommelig Sammenstødssag kan
endelig nævnes den, der af et Østersfiskeriselskab blev
anlagt mod Skibet Swift, der var grundstødt paa en
Østersbanke, hvorfor Selskabet anlagde Sag til Erstatning.
Da Retten var af den Formening, at der var udvist Fejl
fra Skibets Side, idet man ikke havde taget Hensyn til

Vink fra en Baad, der laa paa Banken, blev Skibet dømt til at erstatte Selskabet Skaden (se „Dansk Søfartstidende“ for 30. Maj 1901).

Hvad Sager om Bjærgeløn angaar, kan først nævnes en Admiralitetssag om Fordeling af modtagen Bjærgeløn (Minneapolis Sagen), hvor det afgjordes, at det, der i Henhold til en tidligere Retsafgørelse gjaldt om Kvægpassere, nemlig at de var udelukkede fra at faa Andel i Bjærgeløn, ikke gjaldt om Folk, der vel var beskæftigede med at passe Heste om Bord, men som var i Rederens Tjeneste og var forpligtede til at udføre Skibsarbejde, naar det forlangtes. Samtidig undersøgtes hvilken Ret andre, til Besætningen hørende Personer, som ikke var Sømænd — Læge, Kok og Opvartere — havde til at faa Andel i en Bjærgeløn, og det afgjordes derhen, at disse ligesom de omtalte Hestepassere skulde have en Andel beregnet efter $\frac{1}{3}$ af deres Løn.

Hvad Størrelsen af de af Admiralitetsretten for Bjærgning tilstaaede Beløb angaar, var £ 11,000 (Sardonyx) den højeste Bjærgeløn i 1901 (i 1900 stod Waikato højst med £ 16,500); der var dernæst to Sager paa £ 10,000 (Sommerhil og Chiltonford), Jupiter paa £ 9,500 og Friesland paa £ 7,500; endvidere en paa £ 6,800, to paa £ 5—6,000, fem paa £ 4—5,000, tre paa £ 3—4,000, seks paa £ 2—3,000 og elleve mellem £ 1,000 og £ 2,000.

Af andre Admiralitetsretssager skal blandt andet nævnes en i den sidste Tid i den engelske Søfartspresse meget omtalt Sag, Winkfield Sagen. Som Følge af et Sammenstød var en Del Postforsendelser om Bord i en Damper gaet tabt, og det andet, skyldige Skib skulde betale Erstatning for den ved Sammenstødet lidt Skade, men kunde ifølge engelsk Lov begrænse sit Ansvar, saa at der ikke opnaaedes fuld Erstatning. Spørgsmaalet blev nu, om Generalpostdirektøren (the Postmaster-General), der ikke havde noget Ansvar overfor Ejerne af Postsagerne, kunde gøre Krav gældende paa en delvis Erstatning for de tabte Postsager. Admiralitetsretten nægtede ham Adgangen til at gøre et saadant Krav gældende, da han ikke overfor Ejerne af Forsendelserne havde noget Ansvar, men Appelretten forandrede denne Afgørelse og anerkendte hans Ret til at kræve Erstatning for de mistede Postsager.

Af Sager udenfor Sammenstøds- og Bjærgningssager kan nævnes:

Aldworth Sagen, hvor det drejede sig om, hvorvidt Modtageren af en Sending levende Kvæg kunde kræve Erstatning af Rederiet for Tab ved over Bord Skyning af en hel Del af Kvæget, foranlediget ved Skibets Usødygtighed. Queens Bench anerkendte Modtagerens Ret hertil, idet man hævdede, at Rederen ikke ved en Klausul om Fritagelse for Usødygtighed kunde fraskrive sig Ansvaret for en Usødygtighed, der skyldtes hans egen Mangel paa Omhu, hvilket netop var Tilfældet her. Ved Court of Appeal fik Sagen det modsatte Udfald, idet Rederen frifandtes, begrundet paa, at Usødygtigheden ikke fandtes at kunne tilskrives ham personlig, hvorfor han ikke fandtes at burde være ansvarlig for den, naar han udtrykkelig havde fraskrevet sig Ansvar for Usødygtighed (se „Dansk Søfartstidende“ for d. 2. Maj 1901).

I Minneapolis Sagen var Forholdet det, at noget Ladning var blevet beskadiget paa Grund af en Fejl eller Mangel ved Frysemaskinen, og der anlagdes i den Anledning Sag mod Rederen til Erstatning. Rederiet hævdede, at det i Henhold til Harter Actens Afsnit 3 ikke var ansvarligt for Fejl ved Skibets Ledelse („errors in the management of the vessel“). Retten kom imidlertid til det Resultat, at da det ikke var bevist, at

Manglen var begrundet i Maskinistens Fejl, kunde det ikke hævdes, at Tabet var en Følge af „errors in management“, hvorfor Rederen maatte betale Erstatning.

I Dowlais Sagen drejede det sig om et Fragtspørgsmaal. Fragten skulde betales efter det lossede Kvantum eller efter indtagen Vægt ÷ 2 pCt., efter Befragterens Valg. Efter Ladningens Levering vilde Befragteren kun betale efter indladet Vægt, 1,272 Tons ÷ 2 pCt., medens Rederen forlangte Fragt af leveret Vægt, 1,277 Tons, idet han hævdede, at Befragteren maatte træffe sit Valg før Losningen. County Court gav Befragteren Medhold og samme Resultat fik Sagen ved Appellen til Admiralitetsretten.

I to Sager har Spørgsmaalet om Vejning af Ladningen paa Bestemmelsesstedet været fremme som Følge af Strid mellem Reder og Ladningsejer, om hvem der skulde betale Vejningsomkostninger. Det synes at være fastslaaet, at naar Ladningsejeren ønsker Ladningen vejjet, kan Rederen uden Udgift for sig benytte Vejningen ved Fastsættelsen af sin Fragt, men hvis ellers Rederen ønsker Ladningen vejjet, maa han betale Omkostningerne; vil han undgaa dette, maa han indføre en udtrykkelig Klausul herom i Konnossementet.

Til Slutning skal endnu blot nævnes en ret vigtig Afgørelse i Ratata Sagen, hvor en Enke efter en svensk Sømænd fordrede Erstatning for Tab af Forsørger i Henhold til Lord Campbells Act. Det blev under Sagen hævdet, at vedkommende ikke havde nogen Ret til at søge Erstatning, idet den nævnte Act kun vedrørte engelske Undersaatter. Kings Bench mente imidlertid ikke, at Acten kunde indskrænkes til kun at gælde engelske Undersaatter og gav Enkens Paastand Medhold (se „Dansk Søfartstidende“ for d. 25. Juli 1901).

V. M.

Søfolks anbefalinger fra Marinen.

Vi har modtaget følgende:

Da den Maade, hvorpaa vore Søofficerer skriver Straffedomme i de indrulleredes anbefalinger efter endt Togt, ikke kan siges, i det mindste for os udenfor Marinen staaende ældre Søfolk, at bringe de unge Sømænd til at mindes Marinen med særlig Glæde, skal jeg tillade mig at bemærke følgende:

Jeg har liggende for mig tre anbefalinger fra Marinen:

1. Flink, rask og villig, udvisende særlig Konduite ved en eller anden Lejlighed, dertil ædruelig, men (Rosinen i Pølseenden) straffet med Ekstraarbejde, hvilken Bemærkning har skaffet Vedkommende mange ærgelige Timer og anbefalingen et sikkert Hvilested, da Sømanden ikke paa nogen Maade vilde lade sig overtale til at fremvise anbefalinger, der ellers muligvis vilde have hjulpet ham til en god Plads.
2. Straffet med nægtet Landgang 1 Gang for at komme 5 Min. for sent om Bord.
3. Omtrent ligegyldende.

Er det nu virkelig nødvendigt, at sligt bliver noteret, naar Forseelsen er saa ubetydelig?

Nævnte Nr. 1 var en rolig Fyr, der i ni Maaneder opførte sig til Officerernes fulde Tilfredshed, men paa en af Togtets sidste Dage af Uagtsomhed løb en Underofficer paa Ærmet, blev udskældt og gav Svar tilbage, som indbragte ham ovennævnte Bemærkning. Kunde det ikke være tilstrækkeligt, at Synderen fik sin Straf, eventuelt et eller andet Mærke sat i Søfartsbogen eller Hjemsendelsesbeviset, som kun vedkommende Avtoritet

kendte, og dermed Basta. Som det nu er, skal enten hele Verden se, at Vedkommende har været straffet (det er jo ikke alle, der er lige glade), eller ogsaa er Anbefalingen værdiløs. Tugthusfangen, der slipper ud af Anstalten, faar vist næppe noget Stempel paa sig; han har faaet sin Straf — færdig; men Sømanden skal ærgre sig i lange Tider over et Øjeblik Hidsighed, som muligvis en ubehagelig Overordnet har fremtvunget; thi selv om saadanne Bemærkninger ikke har noget at sige lige over for en Søofficer, der véd at vurdere dem efter Fortjeneste, udsaar de blandt de unge Mennesker Had til Marinen.

Den unge Sømand tænker ikke paa, at Officeren muligvis er tvungen af sin Instruks til at bemærke og notere enhver nok saa lille Forseelse om Bord; men naar man har hørt deres Udtalelser efter Hjempermitteringen — hvilke, om de blev udførte, vel nærmest vilde blive uheldige for Vedkommende selv, — kunde man dog nok ønske at se Forholdene forandrede,

hvilket vilde glæde mange Fædre
saavel som Deres ærbødige
Sømand.

Toldstederne i Sverrig.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet os et af den fra Udenrigsministeriet modtaget Eksemplar af den svenske Generaltoldstyrelses Kundgørelse af 10. Januar d. A. med Fortegnelse over de Kystpladser i Sverrig, der foruden Rigets Stapelstæder i 1902 er at betragte som Toldsteder. Disse Pladser er følgende:

I Haparanda Tolddistrikt Neder-Kalix, Törefors; i Skellefteå Toldd. Furuögrundet Säfvenäs, Bureå; i Umeå Toldd. Sikeå, Ratan, Mo å Norrbyskären, Nordmaling; i Örnsköldsviks Toldd. Husum, Köpmanholmen; i Hernösands Toldd. Lunde; i Hudiksvalls Toldd. Stockviken, Iggesund; i Söderhamns Toldd. Ljusne; i Gefle Toldd. Norrsundet, Skutskär och Harnäs; i Stockholms Toldd. Öregrund, Östhammar, Grislehamn, Norrtelje, Furusund, Vaxholm, Gustafsberg, Sandhamn, Dalarö, Hufvudskaer, Landsort; i Nyköpings Toldd. Trosa, Häfringe; i Norrköpings Toldd. Arkø; i Söderköpings Toldd. Baresund, Valdemarsvik; i Visby Toldd. Kappelshamn, Fåresund, Kyllay, Slite, Katthammarvik, Ljugarn, Rone, Burgsvik, Klinte; i Oskarshamns Toldd. Figeholm, Mønsterås; i Kalmar Toldd. Pataholm, Borgholm, Bergqvara; i Karlskrona Toldd. Tjurkø; i Trelleborgs Toldd. Skanør; i Malmø Toldd. Klagstorp, Limhamn, Lomma; i Landskrona Toldd. Kyrkbacken å Ön Hveen, Ålabodarne; i Helsingborgs Toldd. Råå, Viken, Höganäs, Mölle, Engelholm, Torekow, Båstad; i Halmstads Toldd. Laholm; i Gøteborgs Toldd. Kungälv; i Uddevalla Toldd. Lysekil; i Strömstads Toldd. Saltbacken.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 26/1902, afsagt d. 12. Marts 1902. Overretssagfører V. Salomonsen som Aktor mod Skibskaptajn P. E. Glahn og Styrmand E. S. Thorkelin.*)

Den 22. Septbr. 1901 grundstødte Det østasiatiske Kompagnis Damper „Siam“ paa Arabiens Vestkyst, 26 Kvartmil nord for Øen Perim. Efter Skibets Hjemkomst blev

I vor foreløbige Meddelelse i sidste No. stod fejlagtig Therkelsen.

der afholdt Søforhør, og efter Politidirektørens Ordre blev der dernæst for Sø- og Handelsretten anlagt Sag imod Kaptajnen og Styrmanden, da de formentes at have gjort sig skyldige i Forhold, der faldt ind under Sølovens § 293. Den beskikkede Aktor paastod dem draget til Ansvar for deres Forhold samt tilpligtet at betale Sagens Omkostninger, medens der derimod ikke nedlagdes nogen Paastand paa Erstatning. Under Sagen er der oplyst følgende: Den 22. Septbr. Kl. 2½ Form. var Siam passeret øst om Øen Perim og havde Øens Østpunkt, „Obstruction point“, med „the low light“ og „the high light“ over et. 2den Styrmand, Wulff, havde Vagten fra Kl. 12 til 4, og omtrent Kl. 3 foretog han sammen med Kaptajnen, der da var paa Broen, en Pejling af en Stjerne, som de ansaa for Polarstjernen, hvorefter Kaptajnen udregnede, at der havdes en devierende Misvisning af 7° Vest (4° V. Misvisning, 3° V. Deviation); da der imidlertid paa tidligere Rejser paa samme Sted kun havde været en devierende Misvisning af 5°, og man, da det ikke var ganske klart, ikke var sikker paa, at det var Polarstjernen, man havde jagtaget, besluttede Kaptajnen at benytte 5° devierende Misvisning. Da der fra Perim skulde styres N. 28° V. retvisende for at gaa klar af „Mocca shoals“, beordrede Kaptajnen, at der skulde styres N. 23° V. devierende. Han gav endvidere, forinden han gik ned og til Køjs, Ordre til, at 2den Styrmand, naar han afgav Vagten Kl. 4 til 1ste Styrmand, skulde meddele denne, at der skulde styres den nævnte Kurs, og at han skulde tage Azimuther eller Azimuths og om fornødent rette Kursen samt ikke komme Landet for nær, og varsko Kaptajnen, naar der var udløbet 40 Kvartmil fra Perim. 2den Styrmand har dog forklaret, at han har forstaaet Kaptajnens Ordre saaledes, at han skulde meddele 1ste Styrmand Kursen, at han skulde sige til denne om at tage Azimuth (ikke Azimuther eller Azimuths), om at rette Kursen og varsko Kaptajnen, men intet om ikke at komme for nær Landet. 1ste Styrmand, Thorkelin, har forklaret, at da han overtog Vagten, meddelte 2den Styrmand ham, at Kursen var dev. N. 23° V., idet der regnedes med 5° V. devierende Misvisning, idet han samtidig omtalte, at Kaptajnen havde taget en Azimuth, der havde givet 7° V. dev. Misv. 2den Styrmand havde tillige sagt, at der skulde tages Azimuth, men med Tilføjelse „paa Morgenstunden“, og at Kursen skulde rettes, hvis det blev nødvendigt. Han forstod dette saaledes, at der skulde tages Azimuth, som det sædvanlig skete, ved Solopgang, hvorfor han foreløbig ingen Pejling foretog; endnu 10 Minutter efter at han var kommet paa Broen, havde han Perims høje Fyr i Sigte, men foretog ingen Pejling, idet han gik ud fra, at det, da det var ret agterude, befandt sig i S. 23° Ø. devierende. Kl. 4¾ bemærkede han en graa diset Stribe om Styrbord med en mørkere Tone ovenover samt lidt agten for tværs en enkelt højere Spids, ragende op over den mørkere Tone, hvilket han selv antog for en Klippe i Land; efter at have undersøgt den nævnte Stribe i Kikkert, antog han imidlertid kun denne for en Sky og foretog intet videre. De tre Matroser, der samtidig havde Vagt, havde samtidig bemærket Striben, men havde antaget den for en Sky.

Kl. 5¼ tog Skibet Grunden. 1ste Styrmand slog straks Stop til Maskinen og varskoede Kaptajnen, der straks kom op; der blev slaaet fuld Kraft bak, men uden Resultat. Da Kaptajnen kom op, saa han straks tydelig Land baade paa Bagbords Boug og langs hele Styrbords Side og i sydøstlig Retning et stort Bjerg „Djebel Dubaab“. Skibet stod med Stævnen i N. 24° V., en lille Kvartmil fra Kysten, c. 26 Kvartmil nord for Perim.

Som Skibet stod, var det kommet frem 6 Kvartmil østligere end beregnet og maatte derfor, da Kursen fra Perim uafbrudt havde været den samme, efter den udløbne Distance være kommet frem med en retvisende Kurs af omtrent N. 14° V. i Stedet for N. 28° V. Dette viste sig nu ogsaa at stemme med, at det ved

Efterregning viste sig, at Kaptajnen ved en Fejltagelse havde udregnet, at der havdes 7° vestlig devierende Misvisning i Stedet for 7° østlig dev. Misv. Den saaledes i Virkeligheden foreliggende Misvisning, hvortil der altsaa ved Sejladsen i de følgende noget over 2 Timer ikke var taget Hensyn, stod imidlertid i bestemte Strid med de devierende Misvisninger, der paa de nærmest foregaaende Rejser var iagttagne paa omtrent samme Sted. I de følgende Dage og senere, da Siam gik til Perim og derfra atter nord paa, viste der sig stadig store Afvigelser i Deviationerne fra hvad ellers var iagttaget, indtil Brokompasset den 1. Oktober blev korrigeret. Skibets 3 Kompasser, der alle havde været om Bord fra 1898, nemlig Brokompasset, Kompasset agter og Kompasset i Styrehuset under Broen, plejede ikke at blive sammenholdt indbyrdes, og Brokompasset var kun blevet reguleret en Gang i 1899 i Middelhavet og en Gang i 1900 i det indiske Ocean. Kaptajnen, 1ste og 2den Styrmand havde alle været om Bord i 3 Aar eller mere.

Retten udtalte nu, hvad Kaptajn Glahn angik, at det selvfølgelig maatte tilregnes ham som Fejl, at han den 22. Septbr. om Morgenen foretog den omtalte Fejlregning efter Azimuthpejlingen, og at denne Fejl maatte siges at være bleven den første Anledning til Grundstødningen, samt at han baade derved og ved ikke paa mere omhyggelig Maade at give sine Ordre samt ved ikke bedre at have sikret sig Kompassernes Paalidelighed maatte siges at have gjort sig skyldig i Mangel paa behørig Omtanke og at have vist noget for stor Tryghed i Henseende til Navigationen, men han fandtes dog ikke derved at have gjort sig skyldig i noget Forhold, der med Føje kunde blive at henføre under Søløvens § 293, idet det særlig ikke under de foreliggende Omstændigheder kunde siges at have været hans Pligt at blive længere paa Dækket end det skete. Han maatte herefter blive at frifinde, men burde dog betale Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, derunder Halvdelen af Aktors Salær til det offentlige.

Hvad Styrmand Thorkelin angik, fandtes han ikke at kunne drages til Ansvar for ikke at have efterkommet Kaptajnens Ordre, idet der maatte tages Hensyn til den mangelfulde Maade, hvorpaa disse var blevene ham meddelte. Derimod fandtes han at burde drages til Ansvar efter Søløvens § 306, sammenholdt med § 293, for den Uforsigtighed og Forsømmelse, som han gjorde sig skyldig i ved at han i Løbet af den $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{2}$ Time, i hvilken han havde den omtalte graa Stribe om Styrbord i Sigte, slet intet foretog sig, idet han dog, da han saa den højere Spids, burde have tænkt sig Muligheden af, at den omtalte Stribe kunde være Land. Han burde enten have loddet eller foretaget en Observation eller varskoet Kaptajnen. Han skønnedes herefter at burde anses med en Bøde til Statskassen af 200 Kr., hvorhos han skulde tilsvare Sagens Omkostninger for sit Vedkommende, derunder Halvdelen af Aktors Salær.

Dom i S. S. Nr. 29/1902, afsagt d. 10. Marts 1902. En Fyrbøder, der var paamønstret Dampskibet „Limfjorden“ i indenrigsk Fart, forlod Skibet uden Opsigelse, for ikke mere at vende tilbage; han skyldte 9 Kr. som modtaget Hyreforskud. Inden han forlod Skibet, havde han i Mandskabets Paahør rettet forskellige meget grove Ukvemsord mod Maskinassistenten, foranlediget ved at denne havde bebrejdet ham Langsomhed i Udførelsen af et Arbejde, uden at det var oplyst, at Maskinassistenten, som af Fyrbøderen paastaet, havde forulempet eller forurettet ham. Dømt dels efter Søløvens § 299 for Rømnings med Hyre, dels for Overtrædelse af Søløvens § 308 med Fængsel paa Vand og Brød i 3 × 5 Dage samt med en Bøde til Statskassen af 60 Kr., hvorhos han skulde tilsvare Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 18/1902, afsagt d. 5. Febr. 1902. En Fyrbøder, der var paamønstret Dpsk. „Fiona“, for-

lod Skibet, efter at have sejlet med det herfra til Gøteborg og tilbage, under Hensyn til den forhaandenværende Fyrbøderstrejke. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 21/1902, afsagt den 12. Februar 1902. En Fyrbøder, der var paamønstret Dpsk. „Cimbria“ til Rejse i indenrigsk Fart, forlod Skibet, efter Sigende for ikke under den nuværende Fyrbøderstrejke at blive betragtet som Skruebrækker. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Trafik med søgaaende Pramme.

Indberetning fra den svensk-norske Konsul i Stettin, 1900.

Denne Trafik paa Stettin er Aar for Aar blevet større og større og tiltrækker sig mere og mere Opmærksomhed. I 1899 passeredes Swinemünde paa Rejser, dels til Stettin, dels til „Kraft“ ved Kratzwick, som ligger imellem Swinemünde og Stettin, af 46 søgaaende Pramme paa ialt 14,468 Tons. I 1900 var Antallet 85 og Tonnagen 19,907 Tons. Til Kratzwick ankom 59 Pramme, heraf havde 55 Kalksten fra Faxe i Danmark, 3 Kalksten fra Limhamn og 1 Jærnerets fra Luleå.

Til Stettin ankom fra Kjøbenhavn 7 Pramme med diverse Gods; fra Middlesborough 3 med Pigjærn; fra Libau 1 med Brædder; fra Hamburg 7 med Raps, 2 med Bomuld og 1 med Stykgods; fra Königsberg 1 med Klid; fra Bremerhafen 1 og fra Geestemünde 2 med Fosfat og fra Helsingborg 1 tom Pram, ialt 26.

Prammenes Nationalitet var: 67 danske, 16 tyske — navnlig hamburgske — og 1 finsk.

Aar 1900 ejede Stettin endnu ikke nogen søgaaende Pram, men af et derværende Rederi var der gjort flere Bestillinger paa saadanne, at levere i Sommeren 1901.

Prammenes Størrelse varierer temmelig betydeligt. Den mindste maalte 120,14, den største 690,10 Tons. De danske Pramme var ikke saa lidt mindre end de tyske og maalte gennemsnitlig 188 Tons, medens hine gennemsnitlig maalte 360 Tons; i Almindelighed lader Prammene det dobbelte af deres maalte Tonnage.

Ved det derværends Skibsværft „Oderwerke“ er i de sidste Aar bygget en Snes Stykker søgaaende Pramme af følgende Størrelser:

	Længde.	Bredde.	Dybgaende.
275 Tons	35 Meter	8,8 Meter	1,5 Meter,
400 —	43 —	8 —	2,14 —
550 —	41,15 —	8,23 —	3,23 —
813 —	52 —	10 —	2,75 —
1,275 —	52 —	10,5 —	3,80 —

Prammene er forsynede med to korte Master og fire Luger til Lastrummet.

De største Pramme, eller de, som laster c. 1,000 Tons, forsynes ofte med Dampkraft til Brug ved Losning og Ladning.

En Pram paa c. 550 Tons koster omtrent 75—80,000 Mark, en paa 1,000 Tons 120—130,000 Mark.

Ihvorvel man kan formode, at Pramtrafiken i al Almindelighed vil tage til, især naar det gælder Kystfart, behøver man dog ikke at nære stor Frygt for, at disse Pramme vil blive saa farlige Konkurrenter for Dampskibene, som det ofte fremføres.

Fraset, at disse Pramme i sig selv ikke er billige Fartøjer, er desforuden stærke Bugserbaade nødvendige, hvilke ogsaa repræsenterer store Beløb, og Fragterne med søgaaende Pramme er ofte ikke billigere, end at

Nedsættelserne i dem opvejes af den forøgede Tid, som en saadan Pram, i Forhold til en Damper, behøver for at tilbagelægge den samme Rejse.

Da de søgaaende Pramme jo desuden er egnede til Kanalfart, er det af største Vigtighed, at det fastslaaes, forinden der skrives til Bygning af Pramme med dette Maal for Øje, om saadanne Pramme i Fremtiden har Ret til at befare andre Landes Kanaler, Floder o. s. v.

Fragtmarkedet.

Den Depression, som nu i saa lang Tid har hersket paa Fragtmarkedet, synes at blive værre og værre, og alt eftersom vi nærmer os Foraaret, synes Udsigterne til en snarlig Bedring at blive mindre, i Stedet for at Forholdene, som man havde haabet, nu skulde blive gunstigere. For de danske Redere er det særlig Østersøen der har Interesse, og Foraaret, hvormed jo følger Genaabningen af en Mængde Havne, plejer ogsaa at være det Lyspunkt, som de ser hen til efter den lange Vinter, men i Aar er Østersøen, hvad Fragter angaar, ligesaa sørgelig som alle andre Steder. Vel findes der nok en Del Laster, særlig pr. f. o. w., men de Rater, som bydes, er gennemgaaende saa elendige, at der knap kan sejles „stop“ for dem, og det er derfor ret naturligt, at der næsten ingen Befragtninger effektueres for Tiden. Der er maaske nok den, der ræsonnerer som saa, at naar der findes rigeligt med Laster, bliver Befragterne nok forlegne for Tonnage, alt eftersom Havnene lukker op, men saa maa det paa den anden Side ikke glemmes, at hvis der er rigeligt med Laster, saa er der endnu rigeligere ledig Tonnage, især naar Englænderne fra April Maaned styrter sig ind over Østersøen. Desuden maa man regne med den svenske, norske og tyske Tonnage, og dersom de forskellige Markeder Verden over holder sig lige saa elendige som for Øjeblikket, og Østersøen skulde vise et Tegn til Bedring, tror vi nok at turde sige, at det ikke vil være mange Uger, ja Dage, førend Østersøen atter vil komme ned paa samme lave Niveau som de andre Markeder. I Øjeblikket er der ikke et eneste af de sædvanlige Markeder nogetsteds, som har det ringeste tiltrækkende at byde paa; det er en aldeles enestaaende Mathed, der overalt gør sig gældende nu, og det ser desværre ikke ud til, at der skal blive nogen Forandring heri de første Maaneder. La Plata Markedet, som vi har beskrevet ret udførligt de sidste Gange, er atter lavere, og det er tvivlsomt, om prompte Baade kan faa over 9/ fra Buenos Ayres til U. K. eller Kont., ja kunde der endda erholdes Last hertil, var det ikke det værste, omendskønt dette kan være slemt nok, men der kan maaske blive Tale om slet ikke at faa nogen Last for det første. Der bliver slemme Tab for de Dampere, som ubefragtede nu er paa Vej til Sydamerika eller ligger derude.

Det østlige Marked har, til Trods for det rigeligere Udbud af Tonnage, holdt Stillingen nogenlunde, og omendskønt Tendensen er lavere, viser Raterne gennemgaaende ikke nogen Nedgang. Calcutta betaler 22/6 Jutebasis til Dundee pr. Marts/April, og Kul giver uforandret 3 Rupees til Rangoon, 5 Rupees Colombo. Fra Ris-havnene er sluttet til 22/ & 22/6 O. C. pr. April, og samme Rate betales til Middelhavet eller Adriaterhavet. Bangkok har fragtet enkelte Baade pr. April/Juni til 23/9 O. C. Bombay er svagere og betaler højst 14/ pr. Marts/April, 13/9 Maj til udsøgt Havn.

Sortehavet, Azoff og Donauen viser alle en Nedgang, og Begæret indskrænker sig næsten kun til Marts/April Tonnage. For saadan betales fra Odessa til udsøgt Havn

ikke mere end 6/6 & 7/, og fra Nicolaieff til Hamburg er der sidst sluttet til 8/, Marseille Frcs. 8,50. Sulina har undtagelsesvis for en ganske prompt, mindre Baad betalt 9/6 N. C., men pr. April er sluttet til 7/6 & 8/3 og pr. 15. Maj/15. Juni til 10/ N. C., 10/6 Hamburg. Azoff og Donauen betaler omkring 9/ & 9/6 pr. Marts/April, alt efter Størrelse og Position. Erts fra Poti til Rotterdam giver 10/ for prompt.

Middelhavet bevarer en intensiv Flovhed. Til Trods for at Kulfragterne ned efter er lidt højere, er det dog næsten umuligt at slippe fra en Rundrejse uden Tab. Hovedparten af Befragtningerne er atter for Erts, og er der herfor sidst betalt 7/7½ Carthagena/Tyne, 7/9 Almeria/Middlesbro, 8/6 Villaricos/Rotterdam, 10/3 Carthagena/Baltimore eller Philadelphia, alt med „full terms“. Alexandria er yderst mat, betaler kun 7/ for Bomuldsfrø til London, og til Marseille er der sluttet til 7½ Frcs. Fosfatfragterne er uforandrede som følger: 8/ Sfax/London, 8/6 Ipswich, 8/9 Stettin, og for Esparto kan faas 13/ & 13/6 fra Afrikas Nordkyst til Skotland. Bilbao maa nærmest betragtes som lidt lavere og betaler nu for prompt Tonnage næppe over 5/ til Middlesbro, 5/3 Glasgow, 5/6 Garston, 5/ Rotterdam, 4/ Cardiff.

Nordamerika er saa slet som nogensinde; Laster synes at blive knappere og knappere og samtidig gaar Raterne stadig nedad, omendskønt man for længe siden havde ment, at Bunden var naaet. Næsten alt, hvad der for Øjeblikket røres ved, er Tabsforretning. Britisk Nordamerika er det Marked, der viser mest Liv, hvilket forøvrigt ikke betyder meget, men ogsaa her har Raterne en nedadgaaende Tendens. Pr. Juni er saaledes sidst betalt 40/ fra Miramichi til Englands Vestkyst, og fra St. John kan ikke faas over 35/ & 36/3 pr. samme Termin. For Tømmer fra Golfen er Begæret ringe paa Basis af 77/6 pr. Marts/April fra Pensacola eller Mobile til 2 Lossepladser Kontinentet eller U. K. Fra Sapelo til udsøgt Havn har der været sluttet til 72/6 pr. Marts. Paa Netto Charter fra Golfen er Raten nominelt 9/ for prompt, medens der pr. August/September er sluttet en Damper eller to til 12/6. Hele Kornlaster findes ikke, og for Bomuld sluttet næsten heller intet. Den sidste Afslutning var til 22/ fra Savannah til Hamburg og Bremen pr. April, en ruinerende Fragt. For Kul og Fosfat ligger Befragtningerne næsten ogsaa ganske stille.

Argentina Markedet er, som anført, fuldstændig ramlet sammen, og det skulde ikke undre os, om enkelte Baade dirigeres hjem i Ballast. Hvad det vil sige, naar Kulfragten ud kun er 9/3 & 9/9, som de fleste Baade har, behøver ingen Kommentar; det er Tusinder af Kroner sejlet overstyr. For prompte Baade er det et stort Spørgsmaal, om der kan faas Last selv til saa lave Rater som 9/6 & 10 fra Buenos Ayres og c. 11/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., som sidst er betalt. Pr. April/Maj er der fra San Lorenzo Grænsen sluttet et Par Baade til 15/ O. C., men dette kan næppe gentages nu.

Østersøen er overordentlig flov, ikke alene for prompt, men ogsaa pr. Foraaret og Sommeren. I Libau tager Tilførslerne af, der kan ikke betinges mere end 8¼ & 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og det endda kun ved Anlægning. Windau er uforandret flov paa Basis af Frcs. 17 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent, men Laster er knappe. I Riga ventes Navigationens Genaabning ikke førend om en Maaned Tid; Raterne pr. f. o. w. er tarvelige, som f. Eks. Frcs. 23 D/B. til Antwerpen, Frcs. 25/26 Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27 Rouen, 19/ London. Königsberg er uforandret stille med 1/1½ & 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam. For Sleepers fra Memel til Grangemouth noteres 5/9 pr. Maj/Oktober. Fra Gefle til London noteres pr. f. o. w. 20/6 D/B. til London, 25/ Kemi/Grimsby, 21/ Hørnøsand/Grangemouth, og er der endvidere sluttet til 22/6 Sundsvall/Grimsby, 31/3 Skellefteå/Liverpool. For Erts fra Oxelø Sund er gentaget 4/1½ til Rotterdam. — Hvide-

havet er en Smule lavere paa Basis af 35/ à 36/6 fra Archangel til London pr. f. o. w., 33/ à 34/ til Hull.

Kulfragterne er fastere til Middelhavet og Sydamerika, hvilket er en ret naturlig Følge af de usle Hjemfragter; derimod er Raterne til Østersøen lavere paa Grund af den forholdsvis store Mængde Tonnage, som nu næsten udelukkende holdes i Kulfarten, fordi der saa godt som intet er at faa fra Østersøen. Den Omstændighed, at en anselig Del Dampere stadig returnerer i Ballast efter Kul, skal nok trykke Markedet. Fra Tynen eller Blyth betales 3/9 Hamburg, 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 Norrkøping, 4/1 $\frac{1}{2}$ Neufahrwasser, 4/3 Swinemünde, 4/9 Reval, 5/9 à 6/ Genua, 6/ Alexandria, 5/9 Konstantinopel. Fra Firth of Forth bliver Laster knappere, og Tendensen er paa Grund af det store Udbud af Tonnage flovere. Der er for prompt Tonnage sidst sluttet til 3/10 $\frac{1}{2}$ Aarhus, 4/1 $\frac{1}{2}$ Swinemünde, Option 4/7 $\frac{1}{2}$ Stettin, 4/6 Eckernförde, 4/4 $\frac{1}{2}$ Kiel, 4/6 Lybeck, 6/ Genua eller Savona, 5/6 Algier, hvilke Rater kan gentages. Fra Cardiff betinges for Øjeblikket 4/9 Kjøbenhavn, 4/3 Bremerhafen, 4/6 Hamburg, 6/ à 6/3 Genua, 7/ Barcelona, 7 Frcs. Marseille, 5/9 Port Said, 6/6 à 6/9 Las Palmas, 13/6 à 14/ Buenos Ayres eller La Plata, 9/6 Colombo eller Bombay.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Urania

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede. Overretssagfører Salomonsen aflagde Beretning:

Nettooverskudet er c. 177,000 Kr. Der udbetales intet Udbytte. I ny Regning overføres 46,000 Kr. Selskabet har købt alle Aktier og Præference-Aktier i Hellerup Skibsværft; de første, ialt 400,000 Kr., var næsten alle paa én Haand og betales med én Aktie i „Urania“ for hver to i Værftet og 15 pCt. kontant. Værftet med tilhørende Havn er udvidet og forbedret, forsynet med bedste Maskiner til Skibsbyggeri og har allerede leveret to Dampskibe paa c. 2,000 Tons hver. Det vil sikkert blive et værdifuldt Aktiv; det er takseret til over 2 Mill. Kr. Imidlertid ønsker vi nu at sælge Værft og Havn. Vi havde tænkt os at bruge Værftet baade til Reparationer og Nybygninger, saaledes at vi enten solgte de sidste eller brugte dem selv og i sidste Tilfælde solgte dem ved passende Lejlighed og saa igen byggede ny Skibe. Denne Trafik er ubetinget fordelagtig. Men vi har haft megen Modgang. Arbejdsforholdene er vanskelige og vor Toldlov fortvivlet, men dette blev vel bedre. At vi har været ude af Stand til at opnaa nogen Bankforbindelse, er derimod en uovervindelig Hindring.

Hr. Alfred Christensen: Forholdene her i Landet maa kaldes fortvivlede, naar et Foretagende, der er vurderet til 2 Mill. og kun skylder 400,000 Kr., ikke kan faa en Bankforbindelse, og de faa, der endnu kæmper for Virksomhed, køres trætte. Kan vi ikke paa anden Maade faa Kapital, maa vi sælge, skønt det er Synd. Aktionærerne besluttede i Fjor at købe Hellerup. Det er Børsjobberne, der har bragt „Urania“s Aktier ned under deres virkelige Værdi.

Veksellerer Nathan: Vi kender dette Klynkeri. Men Elendigheden skyldes, at Ledelsen skalter og valter med Aktionærernes Penge og ikke er sin Opgave voksen. Vi maa have ny Mænd. Aktier, der stod i 102, da de købtes, staar nu i 37; det er usselt og det er slet Ledelse. Vi maa have en kritisk Revision (Bifald).

Fabrikant Budde-Lund: Ingen Bank kan give Kredit til et saa slet ledet Selskab. Hellerup Værft blev ikke nævnt i Fjor.

Dirigenten: Jo, det blev udtrykkelig sagt, at man agtede at købe det.

Hr. Alfred Christensen: Naar der er Udbytte, er Bestyrelsen udmærket, ellers bestaar den af Spekulanter. Vi er villige til at gaa, men lad os først se de ny Kræfter.

Etatsraad Damm: Handelsbanken havde sat Pris paa Forbindelsen med Alfr. Christensen, der i mange Henseender var værst mod sig selv. Banken svigtede ikke sine Venner. Med Hellerup Værft har den intet haft at gøre. Det giver vistnok Sikkerhed for en Kredit paa 200,000 Kr., men det er næppe nok til at konsolidere Selskabet.

Efter en yderligere, meget skarp Forhandling godkendes Regnskabet med 1,518 St. mod 534, og Bestyrelsen bemyndiges til at sælge Hellerup Skibsværft. Det vedtoges at nedsætte et Udvalg til at assistere Bestyrelsen ved Salget. Til Udvalget valgtes Justitsraad Holck, Etatsr. Damm og Fabr. Budde-Lund. Etatsr. Haurovitz og Overretssagf. A. Salomonsen genvalgtes til Bestyrelsen. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Nordsøen

har afholdt aarlig Generalforsamling. Højesteretssagfører Arntzen dirigerede.

Forretningsfører, Hr. Alfr. Christensen, aflagde Beretning: Skibene har gaaet i oversøisk Fart og paa Nord- og Østersøen. Brutto Indtægten er 786,023 Kr., Driftsoverskudet 81,548 Kr., Nettooverskudet 45,557 Kr., der henlægges til Reservefonden. Status er god og Salget af de gamle Skibe vil vise sig fordelagtigt. — Der gaves Decharge.

Kapt. Chr. Jørgensen, fhv. Skibsfører ved Selskabet, fremsatte Forslag om, at Generalforsamlingen skal sanktionere Salg og Køb af Skibe og den samlede Bestyrelse antage Skibsførere og Maskinmestre. Han udtalte, at Hr. Alfr. Christensen forlanger af sine Kaptajner, at de skal have Aktier i Skibene, og han gør dem saaledes afhængige af sig som Aktionærer.

Alfr. Christensen: Jørgensen er i dette Selskab avanceret fra Dreng til Kaptajn, men han har som saadan klarer sig daarlige, baade hvad Skibenes Førelse og Regnskaberne angaar. Han har faaet Gratialer, der ikke tilkom ham.

Dirigenten paataler denne Udtalelse.

Kapt. Jørgensen: Jeg behøver ikke her at rense mig mod disse Angreb. Det er faktisk, at Hr. Christensen køber sine Kaptajner; jeg maatte tage for 10,000 Kr. Aktier, for at blive Fører. Hr. C. tog imod dem og afskedigede mig senere.

Alfr. Christensen: Det er mit Princip, at Kaptajnerne skal være interesserede i Skibene.

Efter en yderligere, yderst hæftig Diskussion tog Kapt. Jørgensen sit Forslag tilbage, fordi det ingen Udsigt havde til at blive vedtaget.

Til Bestyrelsen genvalgtes d'Hrr. Fr. Bay, R. Schmith og F. Uldall.

Dampskibsselskabet Dannebrog

har afholdt aarlig Generalforsamling. Konsul Joh. Hansen aflagde Aarsberetningen. Aaret har været ikke lidt af en Skuffelse. Naar det dog var blevet nogenlunde ordentlig, laa det i, at Købmændene havde været tilbøjelige til at fragte Skibene paa længere Tid til de tidligere gode Fragter, hvad endogsaa delvis vilde udstrække sin Virkning til indeværende Aar. Kulpriserne er vel nu faldne stærkt, men er dog ikke paa Højde med de nuværende elendige Fragter.

Skibene har været beskæftigede som sædvanlig, de større i oversøiske Farter, de mindre i Østersøen og Middelhavet. Selskabet har faaet et udmærket nyt Skib, „Flynderborg“, bygget i Helsingør, og uden Forhøjelse af Aktiekapitalen.

Der er opsejlet Netto 561,000 Kr. Aktieudbyttet bliver 8 pCt. Da der nu er afskrevet c. 1 Mill. paa Skibenes Byggeværdi, kan Selskabets Status betegnes som god. Udsigterne for indeværende Aar er usikre; det kan dog ikke nytte at se for mærkt paa Forholdene.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlemmer genvalgtes Grosserer A. d. Carl, Kapt. H. L. Hansen og Direktør O. Hæcksher.

Dampskibsselskabet af 1896

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Joh. Hansen meddelte Aarsberetningen. Det forløbne Aar var middelmådigt, væsentlig paa Grund af den almindelige Nedgang i Fragtmarkedet, en Del Havarier og Ophold i Havne. „Jægersborg“ var solgt og „Skodsborg“ var forlist, hvilket sidste ikke havde berørt Selskabet ufordelagtigt. Et nyt Skib vilde blive indkøbt i Stedet. Skibenes Gennemsnitsalder var nu 8 Aar.

Driften har givet et Netto-Overskud af 271,300 Kr. Udbyttet bliver 8 pCt. Resten gaar til Afskrivning.

Der gaves Decharge. Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Neptun

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Konsul Joh. Hansen meddelte Aarsberetningen. Dampskibet „Jægersborg“ var for 202,000 Kr. købt af Dampskibsselskabet af 1896 og havde efter at være forsynet med ny Kedler sammen med „Kallundborg“ indsejlet en Bruttoindtægt af 288,000 Kr. Driftens Nettooverskud var 42,900 Kr. Heraf bruges 20,000 Kr. til Afskrivning, medens 4 pCt. udbetales som Aktieudbytte.

Der gaves Decharge.

Revisorerne genvalgtes.

Dampskibsselskabet Skjold

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl meddelte Aarsberetningen. Aaret havde været mindre heldigt. Fra det gode Aar 1900 var der dog adskillige gode Afslutninger, og var Efteraaret blevet mere normalt, vilde Skibenes Overskud være blevet godt. Efteraaret var imidlertid yderst slet, og den matte Stemning paa Fragtmarkedet var endog for Øjeblikket endnu mattere. „Skjold“s Skibe har alle været i Fart paa Nord- og Østersøen med Undtagelse af „Knud II“, der har udført en Rejse fra Savannah til Rotterdam og senere været i Træfarten paa Finland, hvor det havde to store Havarier, der opholdt det ialt 49 Dage, men ellers ikke forvoldte nævneværdigt Tab. Den indsejlede Bruttofragt var 881,087 Kr., Overskudet 164,700 Kr. Aktieudbyttet bliver 5½ pCt.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgtes Kommandør Buchwald.

Dampskibsselskabet Carl

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl meddelte Aarsberetningen:

Skibene havde, undtagen „Olaf“ og „Svend II“, der hver har udført en Rejse paa La Plata, været beskæftigede i Nord- og Østersøfarten. Det indsejlede Bruttooverskud har udgjort 1,018,414 Kr., Overskudet bliver 166,011 Kr. Til Reservefonden henlægges 66,717 Kr. Aktieudbyttet bliver 4 pCt. Paa Prioritetsgælden er i Aar afdraget 50,000 Kr.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgtes Etatsraad N. Andersen.

Dampskibsselskabet Gorm

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Ad. Carl meddelte Aarsberetningen.

Selskabets Skibe har sejlet paa La Plata, Middelhavet og i Nord- og Østersøfarten. Den indsejlede Bruttofragt udgjorde 1,159,798 Kr., Overskudet 214,242 Kr. Der er til Amortisationsfondet overført 102,536 Kr. Aktieudbyttet bliver 10 pCt.

Der gaves Decharge. Til Kommitteret genvalgtes Kommandør Buchwald.

Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsførereren, Kaptajn Hecksher, aflagde Beretning. Af de foretagne Bjærgninger nævnedes Bjærgningen

af det russiske Panserskib „Pereswjet“, af Dampskibene „Burkhal“ og „Vauxhall“, af Trawldamperen „Wamba“ og af det franske Passagerskib „La Russie“, der strandede i Nærheden af Marseille.

Fabrikøjer I. Holmblad fremlagde Regnskabet, der viste en Bjærgningsindtægt af 1,249,523 Kr. Overskudet blev 240,995 Kr. Heraf foresloges henlagt til Reserve- og Amortisationsfond 120,000 Kr., til Pensionsfondet 20,000 Kr. og udbetalt 120,000 Kr. eller 10 pCt. Udbytte. Der gaves Decharge.

Dampskibsselskabet Danmark

har afholdt aarlig Generalforsamling. Grosserer Sonne aflagde Beretning: Skibene havde væsentlig været i Fart paa Øster- og Nordsøen. Man havde haft et enkelt Havari, der havde forsinket et af Skibene i 26 Dage. Kullene havde været betydelig billigere end forrige Aar, nemlig 11 Kr 45 Øre pr. Ton imod 16 Kr.

Højesteretssagfører P. G. C. Jensen fremlagde Regnskabet. Skibenes Fragt havde været 958,560 Kr., hvorfra gik samtlige Skibes Udgift 825,946 Kr., saaledes at der blev et Overskud paa 132,613 Kr. Hertil kom en Kursgevinst og Renteindtægt paa ialt 20,006 Kr. Paa Udgiftssiden opførtes Administrationsomkostninger med 13,175 Kr., henlagt til Reservefonden 83,445 Kr., medens der foresloges at udbetale 4 pCt. Udbytte, 56,000 Kr.

Der gaves Decharge.

Forslag til Bemyndigelse for Bestyrelsen til at købe et Skib foruden det Skib, man allerede havde Bemyndigelse til at købe, samt til at sælge et eller to af dem, man havde, vedtoges.

Kaptajn H. W. Petersen genvalgtes til Bestyrelsen.

Ugens Havarier.

Lilly, 3-m. Skonnert af Riga, kom d. 13. ds. paa Rejsen fra Shields til Mariager med Kul paa Grund paa Nordre Rønner. Flot uden Assistance og ankommet til Mariager.

Wanda, russ. Dpsk., er d. 15. ds. paa Rejsen til Stockholm strandet ved Husby og bliver rimeligvis Vrag. Hele Besætningen er reddet.

Anna, Skonnert, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Bornholm til Kiel med Lervarer paa Grund paa Nordsiden af Fehmern. Flot med Assistance og indbragt til Kiel.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester Rich. Schrøders Værft i Horsens sættes d. 12. ds. et nybygget Fartøj, Galeasen Cito, i Vandet. Det er bygget for et Aktieselskabs Regning med Kapt. D. H. Duysen af Fanø som best. Reder og Skibsf. A. Kristiansen som Fører. Det maaler 56 Reg.-Tons.

Sk. Urædd af Tønsberg, 244 R. T., Kl. A. I., er solgt til Kapt. P. Christensen m. Fl. i Aalborg for 18,850 Kr.; Kutter Samson af Horten, 69 R. T., bygget 1884, Kl. A. II*,

er solgt til et Konsortium i Rudkjøbing for 6,800 Kr., begge gennem Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau.

Den 12. Marts løb en Skonnert af Stablen paa C. Bonnesens Skibsværft ved Kalkbrænderihavnen, bygget til Islandsfart for et Grossererfirma her i Byen. Skibet løb smukt af og laa pænt paa Vandet.

Aktieselskabet Edske Smits Rederi i Nykjøbing M. har ved Bodenes Værft i Martenshoek bestilt en ny 3-m. Staalsskonnert med en Ladeævne af 400 Tons d. V. paa et Dybgaende af c. 11 Fod engelsk. Skibet skal leveres færdig til 1. Novbr. i Aar.

Hos J. Ring Andersens Værft paa Frederiksoen ved Svendborg er af et Aktieselskab i Svendborg bestilt en ny 3-m. Skonnert. Skibet skal maale c. 175 Tons. Dets Reder bliver Hr. C. V. Petersen, Høje Bøge, dets Fører Kapt. H. R. Hansen, fhv. Fører af Gl. „Venus“.

Sk. Sif af Marstal, 31 R. T., er af Kapt. C. J. Raahauge solgt til Kapt. H. Hermansen.

D. F. D. S'. Damper Vesuv, 550 R. T. Netto og 912 R. T. Brutto, bygget i Glasgow i 1881, er solgt til et Rederi i Hamburg for 5,000 Lstr. Skibet er fornylig afleveret til Køberen og vil faa Navnet Hittfeld. (Fairplay.)

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 18. ds. foretaget Prøvefart med et for Regning Hr. H. M. Gehrckens i Hamburg nybygget Skruedampskib Skellefteå, Værftets Nybygning Nr. 220. Skibet er 200 Fod langt, 31 Fod bredt og 15' 5" dybt; det er i Stand til at bære en Dødvægt af c. 1,150 Tons og er forsynet med en Triple Ekspansions Maskine, der udvikler c. 600 I. HK., og som kan give Skibet en Fart af 9 Knob lastet. Prøveturen forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wrisberg, afgik fra Rosario 5. Marts, best. t. St. Vincent f. o. — Sigurd, Mahneke, afg. fra Cardiff 14. Marts, best. til Alexandria. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Bristol 17. Marts. — Erik II, Hveysel, afgik fra Antwerpen 14. Marts, best. til Newport. — Knud II, Hansen, afg. fra Alexandria 11. Marts, best. til Greenock. — Skjold, Schmidt, ankom til Howden Dock 23. Februar. — Danmark, Kraemer, ankom til Libau 17. Marts. — Ragnar, Holst, afgik fra Alexandria 4. Marts, best. til Ipswich. — Volmer, Riber, ankom til London 15. Marts. — Magnus, Jørgensen, ankom til Newcastle 17. Marts. — Olaf, Petersen, ankom til Aberdeen 17. Marts. — Svend II, Risø, ankom til Rochester 12. Marts.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Pomarong 16. Marts. — Kamma, Pedersen, ank. til Pomarong 18. Marts. — Helga, Lagesen, ankom til Cardiff 18. Marts. — Martha, Jørgensen, ankom til Pomarong 13. Marts. — Elna, Møller, afg. fra Carthagera 18. Marts. — Therese, Christensen, afg. fra Tunis 15. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Westergaard, ankom til Burntisland 17. Marts. — Ophelia, Wilhelmssen, ankom til Blyth 15. Marts. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Methil 17. Marts. — Væring, Krohn, afgik fra Kbhvn. 14. Marts, best. til Swansea.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Newcastle 11. Marts, best. til Ergasteria. — Niobe, Schmidt, afg. fra Boulogne 8. Marts, best. til Alexandria. — Nancy, Nielsen, ankom til Esbjerg 14. Marts. — Nautik, Mortensen, afg. fra Cette 14. Marts, ankom til Carthagera 16. Marts. — Nordsoen, Gram, pass. St. Catharines Point 17. Marts, bestemt til St. Louis (Afrika). — Nexos, Sørensen, afg. fra Liverpool 15. Marts, ankom til Swansea 17. Marts. — Nora, Jørgensen, pass. Gibraltar 17. Marts, best. til Trapani. — Neptun, Winther, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Nerma, Nielsen, ankom til Esbjerg 28. Jan. — Alia, Nørby, afgik fra Glückstadt 18. Marts, best. til Firth of Forth.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Middlesbro 17. Marts, ankom til Grangemouth 18. Marts. — Mary, Nielsen, afg. fra Esbjerg 19. Marts, best. til Aberdeen.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ankom til Antwerpen 15. Marts. — Fyen, Hansen, afgik fra Pillau 11. Marts, ank. til Königsberg 11. Marts. — Russia, Hansen, afgik fra Nyborg 15. Marts, best. til Blyth.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Bordeaux 14. Marts, ankom til Barry 18. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Libau 10. Marts, ankom til Rotterdam 15. Marts. — Caledonia, Fisker, ankom til Korsør 17. Marts.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Blyth 14. Marts, ank. til Holtenau 17. Marts. — Granaria, Horn, ankom til Barry 13. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 15. Marts. — Brattingborg, Clausen, afgik fra Port Said 10. Marts, best. til Colombo. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Barry 11. Februar, best. til River Plate. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, best. til Dunston. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Sevilla 16. Marts, best. til Glasgow. — Kronborg, Eriksen, ank. til Kbhvn. 5. Marts. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 16. Marts. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 3. Marts, best. til River Plate. — Søborg, Fischer, ankom til Hamburg 17. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Libau 11. Marts. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 7. Marts. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Frederikstad 15. Marts, best. til Rouen.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 18. Marts, best. til West Hartlepool. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Rouen 17. Marts, best. til Dunston. — Marselisborg, Andersen, ankom til Odessa 10. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Sevilla 13. Marts. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Galatz 10. Marts, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Barry 17. Marts. — Vordingborg, Petersen, ank. til Leith 14. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 18. Marts, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 15. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kbhvn. 18. Marts, best. til Burntisland. — Herma, Sørensen, ankom til Kiel 17. Marts. — Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 13. Marts, ankom til Burntisland 17. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Boness 12. Marts, ank. til Ebeltoft 16. Marts. — Ajax, Brorson, afg. fra Newcastle 18. Marts, best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 18. Marts, best. til Oxeløund. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 13. Marts.

Danmark. I. N. Madvig, Olsen, ankom til Windau 13. Marts. — Helge, Olsen, ankom til Gand 16. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, afgik fra Port Said 12. Marts. — Annam, Berentzen, ankom til Saigon 10. Marts. — Chakrabongs, Hansen, pass. Colombo 10. Marts.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 17. Marts til Grangemouth. — Erindring, Hansen, ank. 15. Marts til Flensborg. — Gæa, Knudsen, afgik 14. Marts fra Kbhvn. til Landskrona.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Rouen 16. Marts. — London, Bom, ank. til Aarhus 15. Marts. — Paris, Nielsen, ankom til Korsør 15. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra St. Vincent 14. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Rotterdam 13. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Bandholm 15. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Grangemouth 15. Marts.

Myren. Clara, Jensen, ankom til Grangemouth 18. Marts.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Wilhelmine, Lauridsen, afgik fra Port Natal 8. Marts til Newcastle N.S.W. — Doris Brodersen, Hans, ank. til Timaru 10 Marts fra Port Natal. — Sixtus, Eriksen, afg. fra Hamburg 9. Marts til Mexico. — Lenita, Clausen, afg. fra Marseille 11. Marts til St. Denis (Reunion). — Sørine, Andersen, prajet 26 Febr. paa 14° N. 26° W. fra Hamburg til Mazatlan. — Rosa, Brinck, pass. Gibraltar 4. Marts fra Marseille til Progresso. — Gladstone, Christiansen, afg. fra Tamatave 12. Marts til Newcastle N. S. W.

Fane. Sønderho. Ane Jensine, Thomsen, afg. 11. Marts fra Middlesbro til Bahia.

Rønne. Clara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 14. Marts. — Christine, Dich, ank. til Kjøbenhavn 14. Marts. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 14. Marts.

Svendborg. Minerva, Fugelsang, ank. til Newcastle 9. Marts. — Hansine, Nielsen, ank. til Abbeville 10. Marts. — Elise, Andreasen, ank. til Drøbak 10. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Rønne 11. Marts. — Helge, Nielsen, ank. til St. Valery 9. Marts. — Urania, Jensen, ankom til Gøteborg 10. Marts. — Olga, Rasmussen, ank. til Frederikstad 12. Marts. — Psyche, Nielsen, ank. til Dundee 9. Marts. — Heimdal, Mortensen, ank. til Dijon 11. Marts. — Valkyrien, Hansen, ank. til Leith 12. Marts. — Gefion, Rasmussen, ank. til Leith 12. Marts. — Skjold og Triton ank. til Leith 13. Marts fra London. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Gøteborg 12. Marts. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Moss 14. Marts. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Drøbak 14. Marts. — Confidentse, Mauritsen, ank. til Drøbak 14. Marts. — Ane, Rasmussen, ankom til Douarnenez 15. Marts. — Thetis, Hansen ank. til Langesund 16. Marts. — Neptunus, Jensen, ank. til Langesund 17. Marts. — Freir, Hansen, ank. til Charlestown Cornwall 17. Marts. — Niels, Hansen, ank. til Christiania 16. Marts. — Haabet, Andreasen, ank. til Frederikstad. 17. Marts.

Ærs. Maren, Christensen, ank. 10. Marts til Faaborg. — Thyra, Rasmussen, afgik 14. Febr. fra Maracaibo til Hamburg. — Heimdal, Eriksen, ank. 8. Marts til Dakar fra Pensacola. — Hermod, Hermansen, afgik 7. Marts fra Charlestown til Granton. — Margrete, Christensen, ankom 10. Marts til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Emanuel, Nielsen, ankom 10. Marts til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Jørgen, Albertsen, afg. 10. Marts fra Kjøbenhavn til Faxe. — Juliane, Christensen, ank. 11. Marts til Shoreham. — Lauritz, Folmer, afgik 10. Marts fra Kjøbenhavn til Fjellebroen. — Harboe afg. 11. Marts fra Kjøbenhavn til Svaneke. — Kvik, Andersen, ank. 12. Marts til Drammen. — Fuglen, Petersen, ank. 13. Marts til Amble. — Hans, Folmer, ank. 13. Marts til London. — Norden, Rasmussen, ank. 14. Marts til Frederikstad. — Frem, Folmer, ank. 13. Marts til St. Sebastian. — Albertha, Kromann, ankom 13. Marts til Strømstad. — Kiana, Christensen, ank. 14. Marts til Drøbak. — Johanne, Østermann, var 14. Marts sejlfærdig i Hull, bestemt til Gibraltar. — Salus, Bager, afgik 10. Marts fra Southampton til St. Malo. — Genius, Bastrup, afgik 18. Marts fra Boness til Rudkjøbing. — Ydun, Christensen, afg. 10. Marts fra Blyth til Faxe. — Forældres Minde, Christensen, ankom 14. Marts til Skien. — Anna, Madsen, ank. 14. Marts til Leith. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 15. Marts til Harburg, Elben. — Sylphe, Petersen, ank. 17. Marts til Porsgrund. — Olga, Jørgensen, ank. 17. Marts til Kristianssand. — Smart, Christensen, laa 11. Marts i St. Ybes, bestemt til Warberg. — Paket, Friis, afg. 14. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal. — Theodor, Andersen, afg. 14. Marts fra Kjøbenhavn til Marstal. — Zephyr, Hansen, ank. 25. Marts til St. Louis. — Niels Juel, Nielsen, var 12. Febr. sejlfærdig i St. Moule (Vestindien), best. til Marseille. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 17. Marts til Brevig. — Marie, Hansen, ank. 6. Marts til Larache. — Astræa, Svane, ankom 6. Marts til Point à Pitre.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 13. Marts til Randers fra Kjøbenhavn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 75 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 12 Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Kattegat. Læssø NV-Rev. Fyret paa Læssø NV-Rev vil atter blive tændt i Løbet af Juni 1902.

Samtidig med at Fyret tændes, forandres dets Art til rødt, fast Fyr, og Lystønden 3 Kbl. SV. for Fyrbaaken indtages.

Hesselø. I Løbet af 1902 vil Hesselø hvide, faste Fyr blive forandret til et hvidt Lynfyr, der hver $\frac{1}{4}$ Minut viser Fire-Lyn.

Den 18de April slukkes derfor det nuværende Fyr, og to midlertidige, hvide, faste Fyr, som tilsammen lyse Horisonten rundt, tændes tæt N. og S. for Fyrtaarnet. Flammens Højde for begge Fyr: 70 Fod. Det S.-lige Fyr lyser fra S. 75° Ø. gennem S. og V. til N. 75° V. Synsviddens og Lysævnens: 11 Kml. Det N.-lige Fyr lyser fra N. 75° V. gennem N. og Ø. til S. 75° Ø. Synsviddens og Lysævnens: 8 $\frac{1}{2}$ Kml.

Under Forandringen kan det nye Fyr brænde til Forsøg. **Østersøen.** Klokketønden „Bøgestrøm“ er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Femer-Bælt. Om kort Tid udlægges et Fyrskib i Femer-Bælt, paa 54° 34' 24" N. Br., 11° 6' 30" Ø. Lgd.

Fyrskibet udlægges sandsynligvis mellem den 18de og 24de Marts 1902. Skroget er rødt, mærket paa begge Sider „Fehmarbelt“ med hvidt. Det har tre Master, med Ballon paa Stortoppen og en afkortet Kegle paa hver af de to andre Topper.

Fra Stormasten og fra den forreste Mast vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde henholdsvis: 44 og 35 Fod, der ved uroligt Vejr formindskes til 35 og 26 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Desuden vises Ankerlanterne.

Taagesignal gives med Sirene, Et-Stød af 5 S. Varighed hver 1 Minut. Er Sirenen i Uorden, kimes paa Klokken hver 1 Minut, og naar andre Skibes Taagesignal høres, affyres Kanonskud fra Tid til anden.

Naar Fyrskibet maa forlade Stationen, hejses et blaåt Flag med hvid Firkant i Midten paa Stortoppen, Fyrene slukkes og Taagesignal gives ikke.

Man er fri af Grunden ved Femerns Kyst, naar man V. fra ikke trækker Fyrskibet N.-ligere end N. 80° Ø., og Ø. fra ikke N.-ligere end N. 55° V.

Da Taagesignalerne fra Fyrskibet, fra Marienleuchte og fra Fløjtønden ved Puttgarden-Rev kunne høres samtidig, bør Skibsførere vise Forsigtighed.

Muligvis vil Fyrskibet blive flyttet og Fyrene forandrede, dog ville Forandringer blive bekendtgjorte mindst 14 Dage forud.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Paternoster. Taagesignalet paa Paternoster gives nu atter med Kanonskud, Tre-Skud hver 15 Minutter.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Ems. I Ems er 16 Fods Pladen ud for Knock, paa 53° 20' N. Br. 7° 0' Ø. Lgd., borttagen til 24 Fod. Den mindste Dybde i Farvandet til Emden, i Linien Emden Ledefyr overet, er nu 21 Fod ved Middel-Springflods Lavvande.

Holland. Ems. Rifgat. I Rifgat ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

Rød Vager R.B i 24 Fod Vand. 53° 38' 24" N. Br. 6° 29' 48" Ø. Lgd.

Rød Vager R.C i 20 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 53° 38' 6" N. Br. 6° 30' 36" Ø. Lgd.

Rød Vager R.D i 24 Fod Vand. 53° 37' 42" N. Br. 6° 31' 18" Ø. Lgd.

Rød Vager R.E i 25 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 53° 37' 12" N. Br. 6° 31' 42" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde R.2 i 19 Fod Vand. 53° 38' 24" N. Br. 6° 30' 54" Ø. Lgd.

Sort Spidstønde R.3 i 24 Fod Vand. 53° 38' 0" N. Br. 6° 31' 4" Ø. Lgd.

Frankrig. Banc Out Ruytingen. Spidstønden ved SV-Enden af Banc Out Ruytingen er ombyttet med en sort Spirtønde Nr. 7 med Cylinder. 51° 7' 17" N. Br. 1° 59' 57" Ø. Lgd.

England. Fyrskibet „Dudgeon“. Skibsførere advares mod at passere mellem Fyrskibet „Dudgeon“ og Mærketønden paa Grundens SV.-lige Yderende. Fyrskibet ligger nu paa 53° 14' 25" N. Br. 0° 57' 10" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. La Canche. I La Canche har Løbene forandret sig. I Hovedløbet er den rød og hvid vandret stribede Spidstønde ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 6. Passe Sud har trukket sig NV. hen. Det er afmærket med tre røde Spirtønder med Kegle, Nr. 2, 4 og 6, med en sort Spirtønde med Cylinder Nr. 1 og med en rød og hvid vandret stribet Spirtønde med to Kegler med Spidsen mod hinanden, der ligger hvor Hovedløbet støder til Passe Sud.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Bai de Mesquer. I Bai du Mesquer ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den rød og sort vandret stribede Spidstønde med Ballon ved Basse Normande er nu rød med Kegle, og den er flyttet og ligger NV. for 1 Fods Klippen, $2\frac{1}{4}$ Kbl. V. for Hovedgrunden. $47^{\circ} 25' 23''$ N. Br. $2^{\circ} 29' 46''$ V. Lgd.

Den røde Spidstønde med Kegle ved Basse Beaulieu er nu sort med Cylinder. $47^{\circ} 25' 4''$ N. Br. $2^{\circ} 29' 17''$ V. Lgd.

Gironde. Passe Nord. Den 6te April 1902 fuldføres Forandringen af Belysningen i Passe Nord.

Suzac røde Fyr forstærkes. Lysævnen 29 Kml. Lysvinklen bliver 9° .

I Saint Georges Fyr forstærkes Lysvinklen fra 7° til 12° . La Falaise røde Fyr slukkes.

Coubre Bifyr. I 1902 forstærkes Lysævnen i Coubre Bifyrs to Lysvinkler, saa at den bliver 20 Kml. for det hvide og 15 Kml. for det røde Lys.

Grave, Richard, Trompeloup og Patiras. I 1902 forstærkes Lysvinklen i Grave Fyr fra 3° til 5° , hvis Midte ligger i S. $45\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø.

I Richard Fyr forstærkes Lysvinklen fra 7° til 12° , hvis Midte gaar over Fyrskibet „Talais“.

I Trompeloup Fyr forstærkes Lysvinklen fra 7° til 12° , hvis Midte ligger i N. $20\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

I Patiras Fyr forstærkes Lysvinklen fra 4° til 5° , hvis Midte ligger i N. $20\frac{1}{2}^{\circ}$ V., og Lysævnen foreges til 30 Kml. De nye Fyr kunne brænde til Forsøg.

Trompeloup. Den sorte Spidstønde Nr. 41, Sud de Trompeloup, der viser rødt Lys, er flyttet og ligger nu paa $45^{\circ} 13' 6''$ N. Br. $0^{\circ} 44' 34''$ V. Lgd.

Cape Breton Island. Louisburg Harbor. Ved Fyret paa N.-Siden af Indløbet til Louisburg Harbor gives Taagesignal med Sirene, der hver 2 Minutter giver to Stød, saaledes: dyb Tone $2\frac{1}{2}$ s., Pause $2\frac{1}{2}$ s., høj Tone $2\frac{1}{2}$ s., Pause $11\frac{1}{2}$ s. Sirenen er anbragt i et lille, hvidt Hus 200 Alen S. 85° Ø. fra Fyrtaarnet, 50 Fod over Vandet.

Nova Scotia. Halifax Harbor. Mauger Beach. Fyret ved Indløbet til Halifax Harbor, der vises fra Sherbrooke Taarn, hedder fremtidig Mauger Beach Fyr efter Navnet paa Kysten, hvorpaa det staar.

Nova Scotia S.-Kyst. Brazil Rock. Klokketønden ved Brazil Rock, ud for Cape Sable, ligger i 22 Fv. Vand, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 7° Ø. fra Grundens SV.-Side.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Fyrskib „Pollock Rip Shoal“ udlagt. Fyrskibet „Pollock Rip Shoal“ Nr. 73 er nu udlagt i $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand, $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 35° V. fra Pollock Rip Slue North Entrance røde Tønde Nr. 2 A. Det viser et rødt, fast Fyr fra Stormasten, Flammens Højde: 41 Fod, Synsvidden: $11\frac{1}{4}$ Kml., og et hvidt, fast Fyr fra Fortoppen, Flammens Højde: 29 Fod, Synsvidden: $10\frac{1}{2}$ Kml. Skroget er rødt, mærket „Pollock Rip Shoal“ og Nr. 73 med hvidt paa begge Sider. Det har to Master med en rød Ballon paa hver Top. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, Et-Stød hver $\frac{1}{4}$ Minut, Stød 3s., Pause 12s. Skibet ligger $4\frac{1}{2}$ Kml. N. 7° Ø. fra Fyrskibet „Pollock Rip“ og $5\frac{1}{2}$ Kml. N. 55° Ø. fra Monomoy Point Fyr. $41^{\circ} 36' 40''$ N. Br. $69^{\circ} 53' 47''$ V. Lgd.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ SØ. En firemastet Skonnert er sunken i 20 Fv. Vand, 11 Kml. S. 54° Ø. fra Fyrskibet „Fire Island“. Tre Master ere 15 Fod over Vandet. $40^{\circ} 21' 30''$ N. Br. $72^{\circ} 59' 30''$ V. Lgd.

New York Lower Bay. Vraget af Lodstartøjet „James Gordon Bennett“, der laa sunket i S. 80° V. fra Fyrskibet „Sandy Hook“, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

Bedloe Island. Statue of Liberty. Omtrent den 1ste Marts slukkes det hvide, faste, elektriske Fyr, der vises fra Faklen paa Statue of Liberty paa Bedloe Island.

Virginia. Wachapreque Inlet. Et Vrag er sunken i 15 Fv. Vand, Ø. for Wachapreque Inlet. En Mast er 10 Fod over Vandet. $37^{\circ} 34' N.$ Br. $75^{\circ} 15' V.$ Lgd.

Georgia. Sapelo Sound. I Sapelo Sound, ud for Blackbeard Island NV.-Pynt, er en Karantæneplads afmærket med fire gule Spidstønder, mærkede Q.

Florida. Key West Harbor. Main Ship Channel. En hvid Spidstønde er midlertidig udlagt som Ankertønde for dybt-gaaende Skibe, fra Key West Fyr i S. 5° V. og fra Sand Key Fyr i N. 62° Ø.

Baaken ved Drejepunktet i Northwest Passage er ødelagt og Fyret slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt.

Key West. Northwest Channel. Starboard Shoal Spidstønde Nr. 2 er flyttet og ligger nu fra Key West Fyr i N. 45° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 5° Ø. Port Shoal Stumptønde Nr. 1 ligger fra Key West Fyr i N. 44° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 9° Ø. Second Starboard Shoal Spidstønde Nr. 4 er flyttet og ligger fra Key West Fyr i N. 46° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 6° Ø. Black Beacon Shoal Stumptønde Nr. 3 er atter udlagt, fra Key West Fyr i N. 43° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 12° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee. En sort og hvid lodret stribet Spidstønde, Withlacoochee Entrance Tønde, er i 26 Fod Middellavvande udlagt fra Cedar Key Fyr i S. 25° Ø. og højre Kant af Chambers Island i S. 72° V. Dybt-gaaende Skibe bør ankre inden for 1 Kml. fra denne Tønde.

St. Andrews Bay. St. Andrews Bar Ledefyr ligge saaledes: Forfyret: $30^{\circ} 4' 7''$ N. Br. $85^{\circ} 36' 27''$ V. Lgd. Hvid og sort Fyrbaake. Bagfyret: 300 Alen N. 33° Ø. fra Forfyret. Hvid Fyrbaake.

St. Andrews Ledefyr. Forfyret $30^{\circ} 5' 18''$ N. Br. $85^{\circ} 38' 38''$ V. Lgd. Bagfyret 840 Alen N. 34° V. fra Forfyret.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Brindisi. Pynt Riso. Fyret paa Pynt Riso er atter i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder.

Østerrig-Ungarn. Fasana-Kanal. I Fasana-Kanal ere de to Skydeskiver atter inddragne.

Rusland. Dnieper Liman. Vraget, som laa sunket 1,7 Kml. S. 60° V. fra Otchakov Cathedral, er sprængt og Vragresterne borttagne. $46^{\circ} 35' 35''$ N. Br. $31^{\circ} 30' 33''$ Ø. Lgd.

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

Forindien. Bay of Bengal. Orissa Kyst. Coringa Bay. Vakalapudi. Vakalapudi Fyr er forandret og viser hvidt Tre-Blink hver 10 Sekunder. $17^{\circ} 1' N.$ Br. $82^{\circ} 17' Ø.$ Lgd.

Birma. Bassein Flod. I Bassein Flod ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Den sorte Stumptønde, Orestes Shoal, paa Barren, er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kbl. V. hen og ligger nu i $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra North Point paa Diamond Island i N. 13° Ø. og fra Porian Point Bluff i N. 50° V.

Paa Wolf Rock, Ø. for Øen Heingyi, er Baaken borttagen og en sort Stumptønde udlagt Ø. for Grunden i 5 Fv. Vand, fra Ward Point i S. 66° V. og fra Øen Heingyi SØ.-Pynt i N. 53° Ø.

Paa Øen Heingyi ligger White Rock, der er meget kendelig, fra Øens SØ.-Pynt i N. 27° Ø., fra Burgess Rock Tønde i N. 36° V. og fra Ward Point i V.

North Ridge Tønde, ved Grundens N.-Ende, er flyttet c. 2 Kbl. NØ. hen og ligger nu fra Fiskerlejet paa Long Island S.-Pynt i S. 17° Ø., fra Toppen af Bjerget paa Øen North Traverser i N. 37° Ø. og fra Chank Wei Ngu Point i S. 65° V.

Sumatra N.-Kyst. Diamond Point NØ. I Anledning af Indberetningen om, at der skulde findes $5\frac{1}{2}$ à 8 Fv. Vand c. 5 Kml. N. og NØ. for Diamond Point, har det hollandske Krigsskib „Koetei“ nøjagtigt opmaalt Strækningen fra N. 23° V. til N. 56° Ø. fra Pynten i $2\frac{1}{2}$ til $7\frac{1}{2}$ Kml. Afstand. Den mindste fundne Dybde var 25 Fv., $2\frac{1}{2}$ Kml. N. 34° Ø. fra Pynten, alle andre Steder var den større, op til 37 Fv. uden Bund. Denne Del af det hollandske Kort Nr. 7 er fuldkommen rigtig. I dette Kort ligger Diamond Point paa $5^{\circ} 16' 45''$ N. Br. $97^{\circ} 28' 30''$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Asahan Rivier. Den sorte Spidstønde i Løbet over Barren uden for Asahan Rivier er ombyttet med en sort Stumptønde. Anduvningstønden er uforandret en sort Spidstønde med Ballon.

Banka Stræde. Damperen „Berandan“ er sunken tæt ved Poeloe Toedjoeh. $1^{\circ} 27' 0''$ S. Br. $105^{\circ} 0' 15''$ Ø. Lgd.

Java. Batavia. Fyret paa den V.-lige Havnedæmning ved Kanalen til Batavia skal forandres til et Fyr med En-Formærkelsen, Lys 10s., Mørke 10s. $6^{\circ} 6' 30''$ S. Br. $106^{\circ} 48' 0''$ Ø. Lgd.

Cochinchina. Nga-Be eller Nha-Be. Paa Nha-Be højre Bred er den røde Lystønde, der viste rødt, fast Fyr, tværs for Grunden Banc du Rach, Gioi, permanent inddragen.

	Gjort til		Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.				
Foren. Dampskib-Selsk.	94 ¹ / ₄	98 ³ / ₄	94	94 ¹ / ₄
Danmark			71	71 ³ / ₄
Norden			97	98
Kjøbenhavn	84 ³ / ₄ —	85 ¹ / ₄	85	85 ¹ / ₄
Carl	40 ³ / ₄		40 ¹ / ₂	41
Dannebrog	81—	¹ / ₄	81	81 ¹ / ₂
Skjold			56	57
Urania			40 ¹ / ₂	42 ¹ / ₂
Union			88 ³ / ₄	89
Dampsk. af 1896	81 ¹ / ₂		81	81 ³ / ₄
Østasiatiske	102—	101 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂	101 ³ / ₄
Østersøen			101	102
Nordsøen	50		49 ¹ / ₂	50
Torm			—	—
Gorm			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			58	69
Dansk-russisk Dampsk.			97	100
Hejmdal	93 ¹ / ₄	93	93	93 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.	99 ¹ / ₂		99 ¹ / ₂	102
5% — — — — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats			98 ¹ / ₂	100
3 ¹ / ₂ % Husejers Kreditk.			88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.			90 ¹ / ₂	91
4% — — — 2. Serie ..	96 ¹ / ₄		96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
4% — — — 1. — ..			98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.			91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
4% — — — 7 —			96 ¹ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —			90 ¹ / ₄	92
Aktier.				
Nationalbank			141	141 ¹ / ₄
Privatbank			126 ³ / ₄	127
Landmandsbank			128	130
Handelsbank	118		118	118 ¹ / ₄
Grundejerbank			102 ¹ / ₄	102 ¹ / ₂
Burm. & Wain	76 ³ / ₄	¹ / ₂ ¹ / ₄	76 ¹ / ₄	76 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.			92	94
Sukkerfabr.	109 ¹ / ₄		109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	102 ¹ / ₂	¹ / ₄	102 ¹ / ₄	102 ³ / ₄

Vekselkurser d. 18. Marts 1902.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.15
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Bers d. 18. Marts 1902.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	101.20
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.80
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	97.10
4% — — — 1890	84.80

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

Forenede Dampskibsselskab 12,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 24,000, „Kjøbenhavn“ 30,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 22,000, „Urania“ 58,000, „Union“ 4,000, „Dampskibss. af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 74,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert fra
C. Møllerups
Skibsmøde og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjælpekruer til
Sejlfartøjer leveres.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Dampskibsselskabet
„Norden“.

Udbyttet for 1901 udbetales fra Mandag den 24. Februar med 70 Kr. pr. Aktie paa Selskabets Kontor, Amaliegade 43 i Stuen, fra Kl. 11—1, mod Aflevering af Aktiernes Kupons for Aaret 1901.

Kjøbenhavn, den 22. Februar 1902.

P. B. V.
Peter Brown.

Aktieselskabet

Dansk-russisk Dampskibsselskab.

Udbyttet for Driftsaaret 1901, 8%, udbetales daglig paa Selskabets Kontor, Bredgade 36, Kl. 10 til 1.

Dansk-russisk Dampskibsselskab.

En Galease,

laster 80 Tons d. V., 3,800 Kubf. Træ, sejler uden Ballast og skal sælges paa Grund af fast Plads Overtagelse.

Lods Christiansen,
Hundested,
Frederiksværk.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“, drægtig 24³/₁₀₀ Tons Netto, laster 1100 Ct., nye Sejl, fuldstændig udhalet til Stenfiskeri, er billig til Salg, naar Handelen kan ske straks.

Skipper E. T. Larsen,
Lohals.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lodsas, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderate Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thurs Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. 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 køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Røden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbansespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Solinol.

En kautschukagtig Gummi, uomtvist den bedste Opfindelse i Lakbranchen.

D. R. W. Nr. 46516.

— Lovlig beskyttet. —

Fortrin:

1. Besidder stor Tørræevne, megen Haardhed og Elasticitet.
2. Er i Stand til at modstaa Vejrets Indflydelse, Alkohol, Syre, Saltvand, varm Sodaopløsning.
3. Lakken, sammenreven med Farver (ogsaa hvid og blaa Farve) afgiver en uudslettelig Emaill-Farve.
4. Denne Emaill-Farve er det bedste for Anstrykning af Skibe, Jærnkonstruktioner, Façader, Maskiner, Vand- og Baderum, Waggoner og til Sten- og Cementmaling.

Farver for Eksport.

Iste Bremer-Lakfabrik ved
C. H. Lerche Wwe.
Bremen.

Prøvedaaer à 2 Pd. forsendes overalt franko ved Indsendelse af Kr. 3.00.

Hovedoplæg: **L. Michelsen,**
Pileallé 53.
Telef. 2905. Kjøbenhavn F.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles 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, Burmeister & Wains & Helsingers Skibsbyggerier, Statsbanedriften** samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Haydens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skiberoestavlerer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smarfedt
à 77 Øre pr. Pund.



Bjorn

med 20% Smarfedt
à 68 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester **C. Dirchsen.**

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Pansarfärg,

bedste **Beskyttelsesmiddel** mod **Rust** paa Jærn & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt bedre end Mønnie. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN,** Helgolandsgade 2.
Kjøbenhavn B.

Lanterner med Certifikat,
Havnefy leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Boarding clerk wanted

at once, conversant with German, Norwegian and English. Wages to commence Lst. 5 per month, good encouragement.

Apply with testimonials

Andrew Diekson,
South Alloa,
Scotland.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6085.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Odense. Nielsen & Svennevig, Telegradr. Svennevig.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.

Værft og Skibssmedie

ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11. 3.

Kjøbh. Ø. Telf. 3902.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamsen.

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6. 3.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Malervareforretning.

Telefon 165.

Wald. Petersen's

Kjøudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

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: 840 og 380 engl Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 800 Tons Egenvægt.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika. Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhede og meget høje Varmegrader, gør ved Paastrykning af Papir, Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Fremstilles i alle Farver. er meget drøjt og hurtigtørrende. Enefabrikanten: **Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken,** Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.



SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,
NYHAVN 42 B.



De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & C^o.

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, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Leverance af Søsten.

Til Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt behøves ca. 200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, som ligge til Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag fra Kl. 10 til 3.

Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte Handlerne, modtager skriftlige Tilbud, mrkt.: „Stenleverance“, indtil den 31. ds. inklusive. Tilbudene maa for at komme i Betragtning omfatte mindst 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Bud antages, skriftlig Meddelelse desangaaende.

Kjøbenhavns Magistrat, den 10. Marts 1902

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

LANDMANDSBANKEN

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

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

P. Jørgensen, Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde solidt og billigt.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

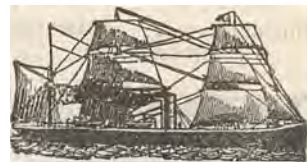
Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Effiqr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskibe til billigste
Priser.
Reparation udføres omhygge-
ligt.

J. Melander, Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 20. Marts 1902. — Engelske Særetsdomme i 1901. — Søfolks Anbefalinger fra Marinen. — Toldstederne i Sverrig. — Sø- og Handelsretsdomme. — Trafik med søgaaende Pramme. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 13.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. Marts 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

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

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
— anbefales —
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Helsingør.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preislær, Kjøbmagerg. 13.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2508.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestøsen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianderingsforretning og Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Wald. Petersen's

Kjødudsalg.

Toldbodvej 44.

Telefon 5636.

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

R. CRAGGS & SONS,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.
Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.
GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat. No. 160; P. O. No. 5.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Er „Moss-Rose“-Tobakken
øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen.
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Skib til Salg.

Galease „Haabet“, drægtig 24⁹/₁₀₀ Tons Netto, laster 1100 Ct., nye Sejl, fuldstændig udhalet til Stenfiskeri, er billig til Salg, naar Handelen kan ske straks.

Skipper E. T. Larsen,
Lohals.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Kjøbenhavn, d. 27. Marts 1902.

I „Hansa“ skriver en tysk Skibsfører om det hollandske Fyrvæsen.

Da Nedskriveren af disse Linjer er godt kendt med Strøm- og Fyrforholdene paa den hollandske Kyst, skal jeg i nogle Ord udtale mig om dem.

Jeg har i flere Aar sejlet regelmæssig mellem Hamburg og Rotterdam og har oftere gjort den Erfaring, at Fyret ved Scheveningen ingenlunde svarer til Hensigten.

Fyret skal, ifølge Fyrbogen, i klart Vejr være at se c. 18 Kvm. af, men hvornaar er der vel under den hollandske Kyst helt klart Vejr? Sjældent eller aldrig.

I disigt Vejr har jeg allerede oftere loddet mig frem til en Afstand fra Fyret af 2—3 Kvm. og der ankret i 7—8 Favne Vand, men af Fyret var der ikke Spor at se. Jeg vil slet ikke tale om Fyrene ved Noordwijk og Rotwijk, som isørigt kun er synlige 8 Kvm. af.

Hvad Strømforholdene ved den hollandske Kyst angaar, skal jeg kun bemærke, at de ikke kan tages nok med i Betragtning af Skibe, der kommer langvejs fra. Jeg har gjort den Erfaring, at Strømmen med vestlige Vinde stedse sætter ind mod Kysten og jo mere, jo stivere Kuling det er.

Kursen fra Gastonne ved Neuer Waterweg til Haaks Fyrskib er mv. N.N.O. $\frac{1}{4}$ O., dog maa jeg med stive vestlige Vinde styre N. t. O. $\frac{1}{2}$ O., ja endogsaa N. t. O., for at anduue Fyrskibet.

Hvilken Kaptajn paa en transatlantisk Damper gør vel Regning paa en saadan Strømsætning?

Nu vil man vel kunne sige, at naar jeg kun passer mit Lod, da kan jeg ikke strande paa den hollandske Kyst.

Ja, rigtignok kan jeg fra Scheveningen indtil syd for Haaks-Sand, naar jeg passer Loddet, omtrentlig beregne Afstanden fra Land; men ved Haaks er dette umuligt. I Vest for Haaks Fyrskib lodder man 26 m. og tæt ind under Haaks-Sand ligeledes 26 m.; Fyret ved Bykduin er et hvidt, fast Fyr, saa miserabelt, som det vel kan være, uagtet det ifølge Fyrbogen skal være synligt i 20 Kvm. Afstand. Man faar det sjælden eller aldrig at se. Den, der tilsidst dog faar Øje paa det, antager det for en Havnedampers Lanterne eller endog for et Lys om Bord i en Fiskersmakke. Det er ikke Spøg, dette, men desværre en Kendsgerning.

Det nuværende Fyrvæsen langs den hollandske Kyst har for længe siden overlevet sig selv og svarer i ingen Retning til de nuværende Fordringer. Efter min Mening burde de søfarende Nationers Regeringer indvirke paa den hollandske Regering, saaledes at denne hurtigst mulig kunde underkaste de slette Fyrforhold en indgaaende Reform. Naar jeg udtaler, at Strandinger, som t. Eks. Dpsk. „Offenbach“s, kunde været undgaaede, naar det hollandske Fyrvæsen stod paa Højde med andre Landes, saa gentager jeg kun, hvad der paastaas fra alle Kanter, ogsaa af selve Hollænderne.

Det vilde ogsaa være at anbefale, om der ved Scheveningen blev anbragt et tidsmæssigt og kraftigt Taagehorn.

Dampskibet Oscar II's Udgifter ved at anløbe Christiania var c. 1,500 Kr., hvoraf i Lodspenge c. 400 Kr., i Isbryderafgift c. 300 Kr., til Havnepoliti og i Børsafgifter 200 Kr., i Broafgift henved 100 Kr. Skibet indtog i Christiania 170 Passagerer og 140 Tons Gods.

De første amerikanske Kul er ankommen til Kjøbenhavn, idet det svenske Dampskib „Oscar Frederik“ forleden Dag ankom hertil med 5,300 Tons Kul fra Kanada, bestemte til Gasværkerne.

I Santos gør man Forsøg paa at lægge særlig høje Afgifter paa Dampskibene. Et Dampskib, som i

Santos lossede 3,400 Tons Kul, betalte i Havneafgifter og for Stevedoring ialt 850 Lst., hvilket menes at være c. 300 Lst. dyrere end sædvanligt. Dokkompagniet har indført en fast Afgift af 1 Milreis pr. Ton for at fylde Kurve i Rummet, $1\frac{1}{2}$ Milreis for at benytte Kranerne og 1 Milreis pr. Ton i Opmudringsafgift. Et andet Dampskib, der lossede 3,770 Tons Kul fra Norfolk, Va., havde en Udgift af 800 Lst., Losseudgifter iberegnet.

I England er, ifølge „Norg. Sjøf.“, i disse Dage bevilget Patent paa en norsk Opfindelse, nemlig et Apparat til at hindre Skibes Sammenstød samt et nyt Signalsystem for Fyr, der, hvis det viser sig praktisk, vil blive af stor Betydning for Skibsfarten. Apparatet er opfundet af Løjtnant i den norske Marine A. N. Hovland.

Opfindelsen bestaar i et forbedret System, i hvilket den traadløse Telegrafering er anvendt om Bord i Skibe og paa Fyrtaarne, Fyrskibe etc. i den Hensigt at hindre Kollisioner i taaget Vejr, Grundstødninger paa Skær, og at vejlede Skibene i Havn eller ind i smult Vand.

Efter Systemet vil Fyr etc. blive forsynet med et enkelt Overføringsapparat omtrent af den Slags, der benyttes ved traadløs Telegrafering, og samme placeres paa de forskellige Fyr saaledes, at de elektriske Signaler, der ved et Urværk udsendes fra Fyret, vil korrespondere med Lyssignalerne fra det samme Fyr. Der som Lyssignalerne t. Eks. gives i Perioder af 15 Sekunder med 10 Sekunders Mellemrum, vil de samme Perioder og Mellemrum blive benyttet for de elektriske Signaler Vedkommende. Ethvert Fyr vil saaledes kunne findes i Taagen, idet det staar opført i Fyrlisterne.

Apparatet om Bord i Skibene bestaar af et Overføringsapparat for elektriske Bølger og et Modtagelsesapparat, der kan optage Signaler fra hvilkensomhelst Retning, samt Signaler, kommende fra en vis bestemt Retning. Det er saa at sige et Pejlaparat for de elektriske Bølger, der benyttes akkurat paa samme Maade som de nuværende Pejlaparater for Lyset, idet det er forsynet med en inddelt Cirkel, hvorpaa Pejlingen kan aflæses nøjagtigere end $\frac{1}{2}$ Grad.

Hr. Hovland benytter de elektriske Bølger paa samme Maade som Lysbølgerne, da de jo følger omtrent de samme Love som disse. Paa samme Vis advares Skibene for Sammenstød og navigeres klar af hinanden kun ved Pejlinger, saaledes som ogsaa nu benyttes.

Apparatet ser ud til at blive meget simpelt, idet der kun benyttes en Alarmklokke, som placeres paa Broen, og intet Telegrafapparat eller lign.

Hr. Hovland agter nu at tage Patent paa sin Opfindelse ogsaa i andre Lande.

Fra Rønne meddeles os:

Det til Anskaffelse af et nyt Jærnskib nedsatte Udvalg afholdt i Lørdags Aftes en konstituerende Generalforsamling, hvor det paatænkte ny Selskab dannedes under Navnet Aktieselskabet Rønne Sejlskibsrederi.

Paa Mødet, der ledes af Købmand Joh. Jespersen, fremlagde Sagfører Carl Petersen Udkast til Love for Selskabet, hvilket Udkast blev gennemgaaet Punkt for Punkt og senere enstemmig vedtaget.

Til Bestyrelsen valgtes: Sagfører Carl Petersen, Konsul C. P. Lund, Partikulier Joh. Kofoed, Forretningsbestyrer Pepke og Rorsbetjent H. Lerche.

Derefter valgtes Konsul C. P. Lund til korresponderende Reder.

Til Revisorer valgtes: Købmand Joh. Jespersen og fhv. Skibsfører M. Mortensen.

Aktiekapitalen er omtrent fuldt tegnet, og paa Mødet raadede der i det hele taget Tilfredshed over det gode Resultat, der var naaet, ligesom der i Aftenens Løb udtaltes mange gode Ønsker for det nystiftede Selskab og dets Virksomhed.

Kapt. Larsen paa „Tordenskjold“ er udset til Skibets Fører. Dette skal laste c. 500 Tons d. V. paa 12 Fods Dybgaende.

Fra en tysk Skibsfører har „Hansa“ modtaget et Brev, i hvilket det stærkt anbefales Skibsførere, der sejler paa Wladiwostok, forinden de ankommer til Havnen at lade optage en Liste over al Proviant, Drikkevarer, Tobak etc., de har om Bord, samt alt, hvad Besætningen fører med sig, og ved Ankomsten forelægge denne Liste for vedkommende Havnefunktionærer. Dette vil meget lette de Formaliteter, der er at iagttage. Fremdeles maa man iagttage, at Ladning ikke maa paabegyndes, før Losningen er helt fuldendt. Vil man f. Eks. begynde at laste i et enkelt Rum, der er udlosset, er det nødvendigt forinden at give Toldvæsenet Underretning, hvorefter dette sender en Kommission om Bord, der besigter det paagældende Rum og saa eventuelt giver Tilladelse til at laste det. Alle Konnossementer maa være underskrevne af Kaptajnen, og Skibets Certifikat afleveres til Toldvæsenet, hvor det bliver oversat til russisk. Skibsførerne bør nøje overholde disse Regler, da de ellers risikerer høje Bøder. — Skønt Havnen holdes aaben ved Isbryder hele Vinteren, fraraades det at sende Skibe dertil fra sidst i December til midt i Marts, da man møder Ismasser, der strækker sig langt til Søs.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe indskærper sine Medlemmer:

Slut ikke fra Kjøbenhavns Frihavn, uden at bestemt Ladetermin opgives.

Sammenstødet i Nordsøen d. 23. Februar 1902 mellem den engelske Dampers „Rotha“ og den danske Dampers „Skjold“.

Engelsk Admiralitetsretsdom, afsagt d. 21. Marts 1902.

Efter Rothas Fremstilling befandt dette Skib sig den 23. Februar om Morgenen ved 5-Tiden i Nordsøen mellem Tynes Munding og Souter Point paa en Rejse fra Tyne til Devonport med en Ladning Kul. Det var klart Vejr, og de styrede S. O. t. S. $\frac{1}{2}$ S. og gjorde syv til otte Knobs Fart. Man bemærkede da i 3 til 4 Kvartmils Afstand omtrent $1\frac{1}{2}$ Strøg paa Bagbords Boug en Dampers to Toplanterner og senere den grønne Lanterne. Rotha holdt sin Kurs og Fart, og Skjold nærmede sig mere og mere, indtil den endelig var kommet saa nær, at et Sammenstød ikke kunde afværges ved Foranstaltninger fra Skjolds Side, hvorfor man paa Rotha lagde Roret Bagbord, gav et kort Fløjtestød, stoppede Maskinen og bakkede. Skjold kom imidlertid med stor Fart og formentlig for Styrbords Ror og ramte Rotha om Bagbord lidt foran for midtskibs, hvorved der fremkom et saa stort Hul, at Rotha kort efter sank; lige forinden Sammenstødet hørtes to korte Fløjtestød fra Skjold.

Efter Skjolds Fremstilling var dette Skib paa Rejsen fra Rouen til Tyne i Ballast og befandt sig den omtalte Dags Morgen paa Højden af Souter Point. Kursen var NV., og Skibet gjorde omtrent 10 Knobs Fart. Man bemærkede da en Dampers Toplanterne og røde Lanterne 1 à $1\frac{1}{2}$ Strøg paa Styrbords Boug og i en Afstand af 3 til 4 Kvartmil. Man lagde da Roret Bagbord, men straks efter viste Rotha sin grønne Lanterne, hvorfor Skjolds Ror blev lagt lidt Styrbord og derefter støttet. Rotha nærmede sig, stadig visende

grønt Lys, indtil den i kort Afstand pludselig viste rødt Lys. Skjolds Maskine blev sat fuld Kraft Bak, og man gav 3 Fløjtestød, men Rotha kom med stærk Fart for Bøgen af Skjold, hvorefter Sammenstødet skete. Retten erklærede Skjold alene skyldig i Sammenstødet.

Efter at have gengivet de to Parter Fremstilling af Sagen udtalte Dommeren, Mr. Barnes, at efter Rothas Fremstilling havde dette Skib hele Tiden haft Skjold om Bagbord og hele Tiden vist rødt Lys imod denne, medens Skibene efter Skjolds Fremstilling, med Undtagelse af ganske kort Tid i Begyndelsen, havde haft grønt imod grønt, og i al Fald i lang Tid havde nærmet sig hinanden med grønt imod grønt, saaledes at der ingen Fare var for Sammenstød, før Rotha gav Bagbords Ror. Hvad nu angik den sandsynlige Maade, hvorpaa Sammenstødet havde fundet Sted, da mente Retten, at naar Rotha, hvad der ikke var udtalt Tvivl om, havde haft en Kurs af S. O. t. S. $\frac{1}{2}$ S., og Skjold, som opgivet, i en betydelig Afstand havde forandret sin Kurs fra N. V. til N. V. t. V. $\frac{1}{2}$ V., da var det under Hensyn til Skibenes Fart og Kurs meget naturligt, at Sammenstødet havde fundet Sted saaledes, som fra Rothas Side fremstillet, medens Skjolds Fremstilling ikke gav nogen mulig Forklaring, lige saa lidt som en saadan kunde faas ud af den Tegning, som Skjolds Sagfører havde fremlagt. Hvad Vidnerne angik, da fandt Retten, at det Udsagn, som en af Rothas Officerer, James Evans, fremkom med, var klart og tydeligt og maatte lægges til Grund for Opfattelsen af Sagen. Efter alt det fremkomne mente Retten, at Rothas Fremstilling var den rigtige, og at Skjold for sent havde bemærket Rothas røde Lanterne.

Literatur.

Samling af nordiske Domme i Søfartsansliggender.

Denne Samlings 2den Aargang er nu sluttet, og Registret til Aargangen er udkommet. Dette Register udmærker sig ligesom det foregaaende ved at være meget fuldstændigt og ordnet paa en let og overskuelig Maade, hvilket jo er Betingelsen for, at de, der bruger Bogen, kan faa den fulde Nytte af den. Det meddeles, at Udgivelsen af nævnte Samling er undergaaet den Forandring, at det nu er cand. jur. Jantzen, der personlig overtager Udgivelsen i Stedet for Nordisk Skibsrederforening.

Hr. Jantzen, der i 2den Aargang har skrevet to Afhandlinger, den ene om Sølovens § 275 og Maanedsbefragtning, den anden om Bjærgeløn for Bjærgning af eget Skib, har endvidere i samme Hæfte, hvor Registret findes, skrevet „Et kort Overblik over de vigtigste Dømmes Indhold i de to udkomne Aargange“. Vi henleder Opmærksomheden paa denne Oversigt, der giver en kort og klar Fremstilling af de vigtigste Dømmes Resultater med dertil knyttede vejledende Bemærkninger, og vi anbefaler enhver, der har Interesse for Søretssager, at gøre sig bekendt med denne Oversigt. Det vilde føre for vidt her nærmere at gaa ind paa de enkelte Domme og Bemærkningerne til dem, men der er dog en af dem, som vi for vort Vedkommende kunde have Lyst til at gøre nogle Bemærkninger til. Det er den paa Side IX omtalte svenske Højesteretsdom i en Sag mellem Reder og Assurandør. Hr. Jantzen har her i sin Fremstilling meget prisværdig gjort den indviklede og vanskelig forstaaelige svenske Dom klar og kort, og Forholdet var da efter hans Fremstilling dette: Et Sammenstød fandt Sted mellem to Skibe A og B. A's Skade ansattes til 6000, dens Tidstab til 2000;

B's Skade 4000, dens Tidstab 1000. Ifølge Forsikringsbetingelserne er A's Forsikrer ikke pligtig at betale A's Tidstab, men skal, hvis A er ansvarlig for Sammenstødet, betale B's Skade og Tidstab. Sagen ordnedes nu saaledes, at den samlede Skade deltes ligelig mellem Parterne, saaledes at A skulde bære $\frac{13000}{2} = 6500$,

B $\frac{13000}{2} = 6500$; da B kun havde haft et Tab af 5000, skulde den til A betale $6500 - 5000 = 1500$.

Disse 1500 skulde nu fordeles mellem A's Rederi og A's Forsikrer, og Dispatchøren havde fordelt Beløbet efter Halvdelen af A's Skade 3000 og Halvdelen af A's Tidstab 6000, saaledes at Forsikreren fik 1125 og Rederiet 375. Dette forandrede Højesteret til, at Forsikreren skulde have 1000 og Rederiet 500. Men Hr. Jantzen henstiller, om ikke Rederiets Paastand paa at faa 1000 af de 1500 var berettiget, idet A's Forsikrer efter Højesterets Deling helt slipper for Andel i B's Tidstab, medens han, hvis A havde haft hele Skylden, havde maattet betale hele B's Tidstab. Vi kan nu ganske slutte os til denne sidste Opfattelse og mener absolut, at den retfærdige Fordeling af de omtalte 1500 er den, der giver Rederiet 1000 og Forsikreren 500, og vi synes, at det lettest ses, naar man fastholder, at der ved Halveringen af Skaden er kommet til A fra B Halvdelen af A's Tidstab 2000, som er A's Forsikrer ganske uvedkommende, og samtidig fastholder, at A's Forsikrer er ansvarlig for Halvdelen af hele B's Tab (baade Skade og Tidstab). Resultatet af den her hævdede Fordeling vil blive: A's Forsikrer betaler A 6000, men modtager 500, betaler altsaa 5500, hvilket svarer til A's halve Skade $\frac{6000}{2} = 3000$ og B's halve Tab $\frac{5000}{2} = 2500$,

og dette synes netop at være de to Beløb, som man maa sige, at A's Forsikrer er ansvarlig for.

Ogsaa en anden i Oversigten omtalt Dom kunde vi have haft Lyst at gøre nogle Bemærkninger om, da den drejer sig om et meget aktuelt Spørgsmaal; det er den Side VII omtalte svenske Højesteretsdom, der drejer sig om Skibsforsikrernes Ansvar for Havarigrosse, naar Certepartiet indeholder Klausul om Opgørelse efter York Antwerp Rules med Undtagelse af Rule I, men da der for Øjeblikket verserer en Sag om samme Spørgsmaal for den herværende Søg- og Handelsret, foretrækker vi at opsætte Omtalen af dette Spørgsmaal, indtil der er faldet Dom i nævnte Sag.

De Brockske Handelsskoler har udsendt Meddelelser om Skoleaaret 1901—1902 ved Skolens Forstander, Dr. phil. H. L. Møller.

Fragtmarkedet.

Der er ikke indtraadt Spor af Bedring i den forløbne Uge, men tværtimod er Raterne flere Steder endog lavere som Følge af det uformindsket store Antal Dampere, der stadig tilbydes alle Vegne fra, i Forbindelse med den herskende ringe Efterspørgsel, og det bliver nu mere og mere øjensynligt, at der ingen Bedring kan ventes paa denne Side Efteraaret. Bliver der en stor Høst i Amerika, kan det godt være, at vi ser lønnende Fragter inden Aarets Udgang, ligesom uforudsete politiske Begivenheder hurtigt kan forandre Fragtmarkedets Udseende, men foreløbig er alt sort i sort. Saa godt som

alle de Befragtninger, der nu finder Sted, er for prompt Lastning, hvorimod der for senere Terminer næsten intet gøres, hvilket er ret naturligt, eftersom de Rater, der bydes for Lastning Maaneder hen i Tiden, er i den Grad elendige, at der ikke er ringeste Anledning for Rederen til at binde sig til dem.

Det østlige Marked er stille, og Raterne viser ingen nævneværdig Forandring. Risfragterne er knappere paa Basis af c. 22/6 fra Burma til U. K. eller Kont., 22/ Middelhavet pr. April. Bombay har sidst betalt 13/9 til udsøgt Havn pr. Maj. Fra Calcutta er Raten lidt lavere, og der noteres nu 21/3 Jutebasis pr. April/Maj. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede.

Sortehavet, Azoff og Donauen er atter denne Uge lavere med ringe Begær undtagen for Sulina Lastning. Fra sidst nævnte Plads er der for „handy“ Tonnage betalt 8/3 à 8/9 N. C., 6 d. ekstra Hamburg, medens større Baade maa nøjes med 7/ à 7/3, alt pr. ultimo Marts/primo April. Odessa er næsten ganske livløs, men fra Nicolaieff sluttedes enkelte Baade til 7/9 Rotterdam eller Hamburg. Fra Taganrog er sidst betalt 8/9 „any“, 9/3 Hamburg pr. første Halvdel April og fra Donauen 6 d. mere paa samme Position. Ertsfragterne fra Poti er lidt højere, idet der for prompt Tonnage til Rotterdam er betalt 10/3 à 10/6. For Salt er 11/1½ den sidst afsluttede Rate fra Eupatoria til Libau pr. April.

Middelhavet frembyder intet af Interesse. Der er sluttet en Del Dampere for Erts, men Raterne er utilfredsstillende. Med „free dispatch“ betales 5/10½ Almeria/Boness, 6/4½ Villaricos/Rotterdam, 6/ Elba/Glasgow, 7/6 Ergasteria/Middlesbro, 10/3 Huelva/U. S. Atlanterhavshavn, 9/ Huelva/Stettin. For Fosfat fra Sfax noteres 8/3 til London eller Newcastle, 8/6 Liverpool, 8/9 Gøteborg, og for Esparto fra Bona 13/ à 13/6 til Leith eller Boness. Alexandria er næsten ganske livløs og 6/6 til London eller Hull for Bomuldsfrø noteres nominelt. Pr. Juni er sluttet nogle Dampere for Sukker til U. S. à 10/ pr. Ton. Bilbao er uforandret som følger: 3/10½ Cardiff, 5/ Middlesbro, 5/1½ Rotterdam, 5/ à 5/3 Glasgow, 5/9 Maryport.

Nordamerika har fragtet lidt livligere, men Raterne er endnu overordentlig usle. Paa Netto Charter er 9/ fremdeles det højst opnaelige pr. April fra Golfhavn til U. K. eller Kont., 3 d. ekstra to Lossehavne. For Tømmer er Begæret limiteret; der er sidst betalt 82/6 fra Golfen til U. K. eller Kont., to Lossehavne. Fra de kanadiske Træpladser er Begæret ligeledes ringe; der sluttet til 37/6 Montreal til London pr. April/Maj, medens St. John noterer 35/ og Miramichi 40/ à 41/3. For Kul er der betalt 9/6 fra Baltimore til Alexandria.

Argentina Markedet er uforandret daarligt for prompt Lastning, og Redere, der har Baade disponible derude nu, maa tage de Rater, som bydes, og endda være glade ved, at de overhovedet kan faa Last. For „Loco“ Tonnage accepteredes 11/ fra St. Lorenzo, endvidere 9/ og lavere for Buenos Ayres Lastning. De sidste Meddelelser fra La Plata lyder dog nu lidt gunstigere og for Maj/Juni Lastning er der sluttet til 15/ fra San Lorenzo Grænsen, hvilket kan gøntages, ja for mindre Baade (c. 3,000 Tons) kan der maaske endda faas lidt mere.

Østersøen er ganske overordentlig mat. De faa Havne, som er aabne, har næsten intet at byde paa, og Genaabningen af Skibsfarten for alle de nordligere Pladser Vedkommende imødeses med Længsel. Raterne pr. f. o. w. er imidlertid overalt lave, saaledes noteres fra Riga Frcs. 24/25 D/B. Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27 Rouen, 18/6 London eller Hull. Kronstadt noterer 18/6 à 19/ D/B. til Grangemouth, 19/ à 19/6 til London eller Hull, Hfl. til Rotterdam, og kan der endvidere betinges 23/6 Skelefteå/London, 20/6 Gefle/London, 24/ Kemi/Hull, 22/ Kotka/London. Libau er næsten ganske forretningsløs paa Basis af 8¼ d. à 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam. For Sleepers noteres 5/ pr. Load Danzig/Grimsby, 7/6 Ardrossan, 5/3 Memel/West Hartlepool,

7/ à 7/3 Windau/Ardrossan, 5/6 Riga/Grangemouth. Fra St. Petersburg bydes pr. f. o. w. knn 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Rm. 11/12 Rugbasis for Smaadampere til Danmark.

Kulfragterne er gennemgaaende uforandrede; kun fra Forthet har der fundet en Nedgang Sted som en Følge af den store Mængde Tonnage, der kastedes paa dette Marked, fordi Paaskehelligdagene her ikke træder hindrende i Vejen. Der er saaledes fra Firth of Forth sidst betalt 4/3 à 4/4¹/₂ Kiel eller Flensborg, 4/7¹/₂ Wismar, 4/6 Lybeck, 4/ Malmø, 4/ Swinemünde, 5/3 Algier, 5/7¹/₂ Genua, men for for Lastning pr. April kan der nok betinges lidt mere. Tynen er stille og betaler 3/10¹/₂ Kjøbenhavn, 4/ Helsingør, 4/ à 4/1¹/₂ Swinemünde, 4/3 à 4/6 Neufahrwasser, 4/ Libau, 5/9 à 6/ Genua, 6/6 Venedig. Fra Cardiff har der været fragtet livligt som følger: 4/7¹/₂ Kjøbenhavn, 5/9 à 6/ Genua, 5/6 à 5/7¹/₂ Port Said, 4/7¹/₂ Malta, 10/ à 10/6 Colombo, 6/9 Las Palmas, 12/6 River Plate, 13/ Rio Janeiro, 14/ Santos.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Myren

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibsreder U. Holm meddelte Aarsberetningen: Medens det foregaaende Aar havde givet godt Resultat med forholdsvis ringe Arbejde, havde det forløbne givet daarligt Resultat med forholdsvis stort Arbejde. Grunden var Fragtforholdene, der var saa daarlige som i de ringeste Aar (1886—87), og høje Kulpriser og Arbejds løn. Myren sluttede efterhaanden, som der var Brug for Last, hvilket selvfølgelig var uheldigt i et Aar som dette.

Selskabets Materiel var udmærket, og naar de gode Tider kommer, forhaabentlig til Efteraaret, vilde man atter tjene Penge.

Regnskabet viste et Driftsoverskud af 56,504 Kr., et Nettooverskud af 43,758 Kr.

Aktieudbyttet sættes til 5 pCt. (17,650 Kr.). Der henlægges 6 pCt. (21,180 Kr.). Resten, et Par Tusind Kroner, overføres til næste Aar.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Grosserer Karl N. Frederiksen. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Æglr

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibsreder U. Holm meddelte Aarsberetningen.

Regnskabet viste et Nettooverskud af 29,854 Kr. Aktieudbyttet bliver 5 pCt. (8,000 Kr.); der henlægges 10 pCt. (16,000 Kr.), og der overføres c. 2 pCt. (3,200 Kr.).

Der gaves Decharge. Til Bestyrelsesmedlem genvalgte Grosserer Ax. Schmidt. Revisorerne genvalgte.

De forenede Oplagspladser og Værfter

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Winther, meddelte Aarsberetningen. Indtægterne af Pladserne har været 59,673 Kr., Overskudet er 50,586 Kr. Udbyttet bliver 3¹/₂ pCt. Til Reservefonden henlægges 1,679 Kr., hvorefter den udgør 26,383 Kr.

Der gaves Decharge. Grosserer Ad. Carl genvalgte til Bestyrelsen.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den korresp. Reder, Dr. Kopp, mindedes Selskabets afdøde Forretningsfører, Helmer Mørch. Den ny Forretningsfører, Købmand P. Mørch, aflagde Beretning.

Driftsoverskudet havde været 467,590 Kr., heraf foresloges udbetalt til Aktionærerne 8 pCt. og henlagt til Reservefonden 200,000 Kr. eller c. 10 pCt. af Aktiekapitalen, 71,590 Kr. overføres til næste Aars Regnskab. Forretningsføreren gjorde opmærksom paa det usædvanlige Reservefond, Selskabet havde opsparet. Med den i Aar foretagne Henlæggelse udgjorde det 1,033,833 Kr. Udsigterne paa Fragtmarkedet var ikke lyse. Han troede dog, at de Aktiver, Dansk-Russisk Dampskibsselskab havde erhvervet i Rusland, ville sikre det en god Fremtid i de nærmeste Aar.

Der gaves Decharge.

Til Kommitteret valgtes Maskininspektør Axel Mørch. Revisorerne genvalgte.

Dampskibsselskabet Torm

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Skibsreder Torm aflagde Beretning. Aaret 1901 havde ikke været godt. Lave Fragter, høje Priser paa alle Skibsfornødenheder, særlig paa Kul, dertil Efteraarets stormende Vejrlig, alt havde bidraget til, at Aaret var blevet et af de daarligste, Taleren mindedes. Udsigterne paa Fragtmarkedet var ikke lyse. Det gjaldt om at arbejde saa fornuftigt og sparsommeligt som muligt og imedens afvente bedre Tider. Bestyrelsen havde ment det rigtig kun at foreslaa 6 pCt. i Aktieudbytte, for at kunne henlægge tilstrækkeligt til Reservefonden. Skibene havde opsejlet et Overskud af 62,931 Kr. Til Reservefonden henlægtes 30,000 Kr. = 4 pCt. Det bemærkedes, at alle Udgifter til Vedligeholdelse af Skibene og Havaritudgifter var afholdte af Driften og ikke af Reservefonden, der nu udgjorde 515,880 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgte Grosserer Salomon og Kapt. Kraemer.

Revisorerne genvalgte.

Det Helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Forretningsføreren, Konsul Nyholm, aflagde Beretning.

Selskabet havde som andre Rederier lidt under Depressionen i Fragtmarkedet, men ved Afslutningen af fordelagtige Fragter inden Nedgangen, kunde Regnskabet afsluttes med et Driftsoverskud af 123,142 Kr. 74 Øre. Bestyrelsen havde benyttet den tidligere givne Bemyndigelse til Anskaffelse af et Skib, lastende c. 3,200 Tons; det fik Navnet „Væring“.

Bruttooverskudet androg 598,486 Kr. 75 Øre, Overskudet 123,142 Kr. 74 Øre. Udbyttet foresloges fastsat til 5 pCt.

Der gaves Decharge. Til Bestyrelsen genvalgte Vexellerer N. Thomsen.

Ugens Havarier.

Horsens, Dpsk., har d. 19. ds. paa Rejsen fra Svendborg hertil mistet en Skruevinge udfør Masnedø og blev lidt læk.

Berthel, Skonnertbrig af Odense, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Methil til Svendborg med Kul paa Grund paa

Alsoddes Flak. Flot med Bugserbaads Assistance og ankommet til Svendborg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dpsk. Boribat, bygget af Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft til Østatisk Kompagni, er foretaget en vellykket Prøvetur. Skibet er indrettet til Petroleumsfyring.

Fra I. Koefods Værft i Faxe er 3-m. Skonnert Diana, bygget til et Rederi i Marstal, løbet af Stablen.

Dampskibsselskabet Skjalm Hvide har besluttet at udvide sin Aktiekapital til Anskaffelse af en ny Dampfer.

Fra Skibsbygger Jacobsens Værft i Troense er et nyt Skib løbet af Stablen. Det skal rigges som 3-m. Skonnert, maaler 223 Tons Brutto og fører Navnet Zampa. De fleste af Skibets Redere hører hjemme paa Thure. Korresp. Reder bliver Skibsmægler H. A. Hansen, Fører Kapt. Petersen, begge af Thure.

Paa samme Værft lægges Kølen til et nyt, stort Skib.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Frode, Wrisberg, afgik fra Rosario 5. Marts, best. til St. Vincent. — Sigurd, Mahncke, afg. fra Cardiff 14. Marts, bestemt til Alexandria. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Bristol 17. Marts. — Erik II, Hveysel, ankom til Newport 17. Marts. — Knud II, Hansen, afg. fra Alexandria 11. Marts, bestemt til Greenock. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 22. Marts, best. til Lübeck. — Danmark, Kraemer, afgik fra Libau 24. Marts, best. til London. — Ragnar, Holst, ank. til Ipswich 21. Marts. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 22. Marts. — Magnus, Jørgensen, ankom til Libau 22. Marts. — Olaf, Petersen, ankom til Blyth 25. Marts. — Svend II, Risø, ankom til Rochester 12. Marts.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Antwerpen 23. Marts. — Russ, Rasmussen, afgik fra Gibraltar 16. Marts, best. til Kbhvn. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Colombo 4. Marts, best. til Durban.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Gibraltar 19. Marts, best. til Ergasteria. — Niobe, Schmidt, afg. fra Boulogne 8. Marts, best. til Alexandria. — Nancy, Nielsen, afg. fra Esbjerg 20. Marts, ankom til London 23. Marts. — Nautik, Meinertz, ankom til Burriana 22. Marts. — Nordsøen, Gram, pass. St. Catharines Point 22. Marts, best. til Dakar. — Nexos, Sørensen, afg. fra Swansea 19. Marts, bestemt til Porto Empedocle. — Nora, Jørgensen, ankom til Trapani 22. Marts. — Neptun, Winther, ank. til Esbjerg 14. Febr. — Nerma, Nielsen, ankom til Esbjerg 28. Jan. — Alfa, Nørby, ankom til Esbjerg 24. Marts.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Pomarong 16. Marts. — Kamma, Pedersen, ank. til Pomarong 18. Marts. — Helga, Lagesen, afg. fra Penarth 22. Marts. — Martha, Jørgensen, afg. fra Pomarong 24. Marts. — Elna, Møller, afg. fra Carthagena 18. Marts. — Therese, Christensen, ank. til Bona 24. Marts.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra Aberdeen 24. Marts, ank. til Blyth 26. Marts. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Boness 26. Marts, best. til Memel.

Jylland. Karen, Degn, afg. 12. Marts fra Tynen til Messina. — Ingrid, Meinertz, ankom til Limassol (Cypern) 24. Marts.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Antwerpen 23. Marts, ank. til Tyne 24. Marts. — Fyen, Hansen, afgik fra Königsberg 19. Marts, ank. til Rotterdam 23. Marts. — Russia, Hansen, afg. fra Blyth 20. Marts, ank. til Swinemünde

24. Marts. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Kratzwick 23. Marts.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Rotterdam 21. Marts ankom til Blyth 22. Marts. — Caledonia, Fisker, afg. fra Korsør 23. Marts ankom til Bandholm 23. Marts.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Holtenu 22. Marts best. til Blyth — Carbonia, Jørgensen, ankom til Liverpool 21. Marts.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ankom til Windau 25. Marts. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Port Said 10. Marts, best. til Colombo. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Rosario 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Hull 22. Marts. — Jømsborg, Köhl, ankom til Glasgow 24. Marts. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Kbhvn. 23. Marts, best. til Sunderland. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 26. Marts, best. til Methil. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 3. Marts, best. til River Plata. — Søborg, Fischer, ankom til Hamburg 17. Marts. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Libau 11. Marts. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Sevilla 22. Marts, best. til Ayr. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Rouen 23. Marts, best. til Newcastle.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til West Hartlepool 22. Marts. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dunston 19. Marts. — Marselisborg, Andersen, ankom til Odessa 10. Marts. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Sevilla 13. Marts. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Galatz 14. Marts, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Barry 21. Marts, best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, ank. til Lübeck 25. Marts.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 25. Marts, best. til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 15. Marts.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 20. Marts, ank. til Kiel 24. Marts. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Burntisland 22. Marts. — Hermia, Sørensen, afg. fra Kiel 22. Marts, best. til Sunderland. — Ajax, Brorson, ankom til Neumühlen 21. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Ebeltoft 21. Marts, ank. til Grangemouth 24. Marts. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 21. Marts, best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Oxelesund 25. Marts, best. til Libau.

Danmark. I. N. Madvig, Olsen, ankom til Gand 23. Marts. — Helge, Olsen, afg. fra Burntisland 24. Marts, best. til Kbhvn.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, pass. Malta 18. Marts. — Annam, Berentzen, ankom til Singapore 21. Marts. — Chakrabhongs, Hansen, ankom til Singapore 18. Marts. — Boribat, Madsen, afgik fra Kbhvn. 24. Marts.

Æro. Energi, Nielsen, ank. 21. Marts til Kjøge. — Gæa, Knudsen, ank. 17. Marts til Kbhvn.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Sunderland 23. Marts. — London, Bom, afgik fra Aarhus 24. Marts, best. til Forth. — Paris, Nielsen, ankom til Burntisland 24. Marts.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Blyth 25. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Windau 21. Marts. — Clara, Jensen, ankom til Korsør 26. Marts.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til Messina 21. Marts.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Hans, Jensen, ank. til Rio Janeiro 15. Marts fra Liverpool. — Amete, Nielsen, sejlet fra Corinto 19. Febr. til Kanalen. — Maracaibo, Svarrer, sejlet fra Elben 18. Marts til Maracaibo. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Runcorn 18. Marts til Rio Grande. — Bertha, Nerholm, sejlet fra Rio Grande 17. Marts til Bridgewater. — Dorane, Sigurdson, ank. til Falmouth 21. Marts fra Rio Janeiro, beordret til Altona. — Sixtus, Eriksen, til Ankers ved Deal 21. Marts, fra Hamburg til St. Rosalia.

Fans. Sønderhoe. Martha, Nissen, ank. 16. Marts til Port Elisabeth fra Rio Janeiro. — Anne Jenssine, Thomssen, pass. 19. Marts Dungeness. — Mary, Lydom, ank. 19. Marts til Halmstad fra Rødvig.

Rønne. Hans Peter, Westh, ankom til Kolding 17. Marts. — Olin, Møller, ankom til Nykjøbing 20. Marts. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 22. Marts.

Svendborg. Sophie, Mikkelsen, ankom til Heiligenhafen 17. Marts. — Solon, Nielsen, ankom til Drøbak 17. Marts. — Ariel, Nielsen, ankom til Blyth 18. Marts. — Vesta, Poulsen, ankom til Frederiksstad 17. Marts. — Flora, Sørensen, ankom til Fowey 18. Marts. — Pallesen, Jensen, ankom til Dieppe 18. Marts. — Lilly, Rasmussen, ankom til

Tønsberg 19. Marts. — Standard, Rasmussen, ankom til Nyborg 21. Marts. — Diana, Larsen, ank. til Christianssand 19. Marts. — Ring Andersen, Hansen, ankom til Slite 20. Marts. — Venus, Jensen, ankom til London 19. Marts. — Marie, Nielsen, ankom til Halmstad 21. Marts. — Marie, Petersen, ank. til London 22. Marts. — Emanuel, Bentzen, ankom til Drøbak 22. Marts. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 22. Marts. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Port en Bessin 22. Marts. — Adolfine, Rasmussen, ank. til Frederikshald 24. Marts.

Æro. Argo, Steen, ank. 17. Marts til Kjøbenhavn. — Vera, Hansen, ank. 18. Marts til Faxø. — Thekla, Andersen, ank. 18. Marts til Alloa. — Ino, Weber, ank. 18. Marts til Gøteborg. — Hermod, Hermansen, ank. 18. Marts til Granton. — Agnes, Rasmussen, ank. 18. Marts til Rønne. — Svanen, Møllmann, ank. 17. Marts til Frederiksstad. — Nielsine, Christensen, ank. 17. Marts til Roskilde. — M. Hay, Petersen, ankom 17. Marts til Newcastle. — Freya, Østermann, ankom 18. Marts til Langesund. — Phoenix, Eriksen, ank. 17. Marts til Laurvik. — Ellen, Lauritzen, ank. 17. Marts til Frederiksstad. — Familien, Frederiksen, ank. 18. Marts til Langesund. — H. C. Christensen, Boye, ank. 18. Marts til Hamburg. — Rasmine, Kock, ankom 15. Marts til Kjøbenhavn. — Nicolines Minde, Schøslær, ank. 18. Marts til Kjøbenhavn. — Magda, Hansen, ankom 17. Marts til Aarhus. — Frejr, Kastrup, ankom 15. Marts til Gøteborg. — Smart, Christensen, afgik 13. Marts fra St. Ybes til Warberg. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 20. Marts til Skien. — Hertha, Kromann, ank. 20. Marts til Halmstad. — Hekla, Jørgensen, ank. 20. Marts til Ostende. — Albert, Fabricius, ank. 20. Marts til Fowey. — Concordia, Madsen, ank. 21. Marts til Carlshamn. — Karen, Bager, ank. 21. Marts til Smølen. — Fortuna, Schmidt, ank. 21. Marts til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen var 19. Marts sejlferdig fra Christiania Fjorden. — Norden, Rasmussen, afgik 23. Marts fra Frederiksstad til Littlehampton. — Minde, Rasmussen, ank. 23. Marts til Lemkenhafen. — Wilhelmine, Jensen, afgik 24. Marts fra Aarhus. — Habil afgik 22. Marts fra Gravesund til Coatzacoalcos. — Anna, Johansen, afgik 24. Marts fra Odense til Wismar. — Kirstine, Rasmussen, afgik 21. Marts fra Kbhvn. til Norge. — Alf, Rasmussen, ank. 23. Marts til Langesund. — Rødkilde ank. 21. Marts til Kbhvn. fra Rostock. — Christine, Espensen, ank. 22. Marts til Kbhvn. fra Ekernsund. — Caroline, Lauritzen, afgik 22. Marts fra Kbhvn. til Østersøen. — Wemyss Castle, Andersen, afg. 22. Marts fra Kbhvn. til Gøteborg. — Caroline, Albertsen, ankom 22. Marts til Kjøge fra Stralsund. — Elise Marie, Olsen, ank. 23. Marts til Lemhassen. — Fredensborg, Kisby, ank. 22. Marts til London. — Marthing, Friis, ank. 23. Marts til Gøteborg.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 19. Marts til Halmstad fra Randers. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Stettin 19. Marts fra Aarhus.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjebedje af 15 Fod. Maalene ere 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, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Taarbæk. Taarbæk Havnefyrr brænder fremtidig fra 1ste August—1ste Januar.

Den 22de Marts 1902 er Klokketønden „Saltholm-Flak NV.“ atter udlagt og Vintersømærket inddraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Lerberget. Lerberget Fyrr brænder fremtidig fra 1ste September—1ste November, og iøvrigt til ubestemt Tid.

Landskrona. Klokketønden uden for Landskrona er atter udlagt.

Gotland. Visby. Visby Inderhavn er spærret til den 10de April 1902.

Rusland. Finske Bugt. Odensholm. Ved Odensholm Fyrr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 55 Sekunder giver Et-Stød af 5 S. Varighed.

Tyskland. Greifswalder Bodden. Freesendorfer Haken. Freesendorfer Haken Fyrr er atter tændt.

Om kort Tid afmærkes følgende Grunde i Greifswalder Bodden saaledes:

Paa Ariadne Grund i 16 Fod Vand, en sort og hvid Baaketønde med Cylinder. 54° 12' N. Br. 13° 34' Ø. Lgd.

SV. for Gross Stubber Grund i 24 Fod Vand, en hvid Baaketønde med V.-lig Topbetegnelse. 54° 12' N. Br. 13° 36' Ø. Lgd. S. for Böttcher Grund i 20 Fod Vand, en hvid Spirtønde med to nedadvendte Koste. 54° 14' N. Br. 13° 41' Ø. Lgd. Baaketønden Elsa Grund S. er flyttet og ligger nu i 18 Fod Vand. 54° 12' N. Br. 13° 39' Ø. Lgd. Baaketønden Orient Grund faar V.-lig, og Baaketønden Rugia Grund N.-lig Topbetegnelse.

Femer-Bælt. Ifølge Telegram af 22de Marts 1902 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet i Femer-Bælt nu udlagt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Omtrent den 1ste Juli 1902 tændes paa Helgoland et elektrisk, hvidt Lynfyrr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af 1/10 S. Varighed, for Reservefyrets Vedkommende af 1/30 S. Varighed. Flammens Højde: 261 Fod. Synsvidden: 23 Kml. Fyret vises fra det nye Fyrtaarn, der staar tæt N. for det gamle. I Slutningen af Juni kan det nye Fyrr brænde til Forsøg. Naar det nye Fyrr tændes, slukkes det gamle.

Düne. Det hvide Blinkfyrr paa N.-Baaken og det røde Blinkfyrr paa V.-Baaken paa Düne skulle forandres til at vise Blink 2 S., Mørke 1, S.

Weser. Nordenham—Dedesdorf. Mellem Nordenham og Dedesdorf er uddybet et nyt Løb, der midlertidig skal belyses saaledes:

To hvide, faste Fyrr paa Einswarder Aussengroden, der holdte overet lede fra Flagbalgersiel Ledefyrrlinie op ad Weser til ovenfor Nordenham.

To hvide, faste Fyrr ved Nordenham, der lede fra Einswarder Ledefyrrlinie op ad Weser til Beckumersiel Tværmærkefyrr, hvorfra man tager Grossen Pater Ledefyrrlinie.

Et rødt, fast Fyrr paa Yderdæmningen ved 60, Kml., som angiver Overgangen mellem Flagbalger og Einswarder Ledefyrrlinier.

Samtidig slukkes det røde Overgangsfyrr Einswarderdeich, Flagbalgersiel nedre Fyrr til den øvre Fyrrlinie og Flagbalgersiel øvre, op ad Floden lysende Vinkel.

Saalænge Farvandet ved den højre Bred er aabent, belyses det ved Vinklen i Flagbalgersiel nedre Fyrr med Formærkelser, som lyser op ad Floden.

Samtidig forandres Afmærkningen mellem 55 og 58, Kml., saaledes: Det nye Farvand, der ligger ved venstre Bred af Weser, afmærkes med to røde Spirstønder L og M og tre sorte Spirstønder Nr. 29, 30 og 31, Farvandet ved højre Bred med en rød Spirstønde A og to sorte Spirstønder Nr. 1 og 2. Hvor de to Farvande skilles og forenes udlægges en rød og sort sribet Baaketønde med Kors.

Holland. Zuiderzee. Harderwijk NØ. Et Vrag ligger sunket NØ. for Harderwijk. En Vragtønde ligger ved Vraget, og om Natten er det belyst paa sædvanlig Maade. 52° 28' 50" N. Br. 5° 41' 29" Ø. Lgd.

Zeegat van Maas. Rozenburg. Botlek. Boshpolder. Boshpolder Fyrr er flyttet til Trekanten paa Botlek højre Bred c. 3/4, Kbl. nedenfor Kilometerpæl 149. Fyret er helt hvidt. 51° 53' 29" N. Br. 4° 18' 10" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat og Karolinageul. Lystønde H.G. ligger nu i 20 Fod Vand. 51° 42' 43" N. Br. 4° 23' 20" Ø. Lgd. Lystønde H.G. Nr. 1 er inddragen. En Stumptønde H.G. Nr. 0 er udlagt i 15 1/2 Fod Vand. 51° 40' 14" N. Br. 4° 22' 13" Ø. Lgd. Spidstønde V.K. Nr. 10 er inddragen. En rødmalet Lystønde V.K. Nr. 10 er udlagt i 17 Fod Vand. 51° 39' 59" N. Br. 4° 22' 25" Ø. Lgd. Spidstønde V.K. Nr. 11 ligger nu i 14 Fod Vand. 51° 40' 14" N. Br. 4° 22' 27" Ø. Lgd. Lystønde V.K. Nr. 9 og Spidstønde V.K. Nr. 8 ere inddragne. En rødmalet Lystønde V.K. Nr. 8 er udlagt i 38 Fod Vand. 51° 39' 12" N. Br. 4° 21' 16" Ø. Lgd. En Spidstønde V.K. Nr. 9 er udlagt i 19 Fod Vand. 51° 39' 26" N. Br. 4° 21' 51" Ø. Lgd. Stumptønde V.K. Nr. 7 ligger nu i 12 Fod Vand. 51° 39' 18" N. Br. 4° 21' 10" Ø. Lgd. Stumptønde V.K. Nr. 6 ligger nu i 11 Fod Vand. 51° 39' 6" N. Br. 4° 20' 34" Ø. Lgd. Stumptønde V.K. Nr. 1 er inddragen. Lystønde V.K. Nr. 1 ligger nu i 16 Fod Vand. 51° 39' 8" N. Br. 4° 18' 24" Ø. Lgd. En Stumptønde Kr. Nr. 19 med afkortet Kegel er udlagt i 25 Fod Vand. 51° 39' 19" N. Br. 4° 17' 38" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. I Schaar van Onrust er Spidstønde Nr. 3 flyttet c. 1/4, Kbl. Ø. hen i 12 Fv. Vand. 51° 36' 34" N. Br. 3° 38' 56" Ø. Lgd.

Den røde Vager ved Ø.-Kanten tæt ved Kolijsplaat er ombyttet med en Spidstønde Nr. 1.

I Schaar van Kolijsplaat have de fire Spidstønder Nr. 1, 2, 3 og 4 nu Nr. 2, 3, 4 og 5.

Wester Shelde. Wielingen. I Wielingen er Stumptønde Nr. 2 flyttet 2/4, Kbl. S. 53° Ø. hen i 28 Fod Vand. 51° 23' 10" N. Br. 3° 10' 31" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 3 er flyttet 1 Kbl. S. 8° V. hen i 28 Fod Vand. 51° 23' 23" N. Br. 3° 12' 43" Ø. Lgd. Stumptønde Nr. 8 med afkortet Kegel er flyttet c. 1 Kbl. S. 86° Ø. hen i 28 1/2 Fod Vand. 51° 24' 44" N. Br. 3° 38' 26" Ø. Lgd.

West Hinder. Fransk Skonnert „Ango“ er sunken i 17 Fv. Vand, 2 Kml. N. 64° Ø. fra Fyrskibet „West Hinder“.

England. Souther-Point NNØ. Damperen „Rotha“ er sunken i 10 Fv. Vand, 7 Kbl. N. 30° Ø. fra Souther Point Fyr. 54° 58' 40" N. Br. 1° 21' 15" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Ved Boulogne Havn anlægges et nyt Bassin paa Plage de Chatillon. To hvide Tønder ere udlagte ud for Arbejdsstedet, og man maa ikke komme inden for disse.

England. Plymouth Sound. Penlee Point. Omtrent den 1ste September 1902 oprettes Taagesignal paa Penlee Point. En Sirene skal da hver 10s. give Et-Stød af 3 $\frac{1}{2}$ s. Varighed. 50° 19' 2" N. Br. 4° 11' 20" V. Lgd.

Shetlands Øer. Scalloway Middle Channel. En 18 Fods Klippegrund ligger i Indløbet til Scalloway Middle Channel, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 21° V. fra Cheyries N.-Ende. 60° 8' N. Br. 1° 22' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Bassin d'Arcachon. Vraget af Damperen „Héron“, der var sunket i Indløbet af Bassin d'Arcachon, er forsvundet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond. Taagesignalet paa Yderenden af Great Salt Pond Bølgebryder er nedlagt. Taagesignal gives nu fra samme Bølgebryders Inderende, c. 600 Alen S. 37° Ø. fra Fyret paa dens Yderende, med Sirene, der hver 6 Sekunder giver Et-Stød af 3s. Varighed.

Massachusetts. Nantucket Sound. Shovelful Shoal. Da Shovelful Shoal er tiltagen, er den røde Spidstønde Nr. 6 flyttet c. $\frac{1}{8}$ Kml. V. hen, og ligger nu i 21 Fod Vand, fra Shovelful Shoal Fyrskib i S. 60° V., og fra Nantucket (Great Point) Fyr i N. 9° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Port Mariel. Paa Barlovento Point, Ø.-Siden af Indløbet til Port Mariel, er tændt et hvidt Fyr med to Formørkelser hver 10s. Flammens Højde: 55 Fod. Synsviddens: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. Hvidt cylindrisk Taarn med Fyrpæl ved graa Beboelsesbygning.

Port Cabanas. Paa Frias Hill, tæt ved Fernando Point, V.-Siden af Indløbet til Port Cabanas, er tændt et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5 Sekunder. Flammens Højde: 173 Fod. Synsviddens: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. Graa Beboelsesbygning med Fyrpæl.

Baracoa. Baracoa røde, faste Fyrs Synsvidde er 10 Kml.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasiliien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Januar 1902 i 25 Dage passeres med et Dybgaaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Argentina. Buenos Aires. Naar Tidssignalet i Buenos Aires ikke gives nøjagtigt, hejses Kuglen atter 1 Minut senere og falder da atter Kl. 1t. 4m. Os., hvilket er 5t. 20m. 48 $\frac{1}{2}$ Greenwich Middellokkeslet.

Mellem-Amerika. Panama Red. Damperen „Lautaro“ er sunken paa Panama Red, 8 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 67° Ø. fra Vandstands-Huset paa NV.-Enden af Naos Island og i N. 26° V. fra San Jose. Master og Skorsten ere over Vandet. 8° 55 $\frac{1}{2}$ N. Br. 79° 31 $\frac{1}{2}$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Frioul. Over Grunden, som strakte sig tværs over Løbet til Frioul Havn, er der nu uddybet til mindst 25 Fod.

Korsika. Ile Rousse. La Pietra. I 1902 skal La Pietra røde, faste Fyr forandres til et Fyr med To-Formørkelser hver 8 S., Lys 4 $\frac{1}{2}$ S., Mørke 1 S., Lys 1 $\frac{1}{2}$ S., Mørke 1 S. Lyset er rødt fra S. 79 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til Kysten over Grundene N. for Pynt Vallitone og Grundene Algajola, iøvrigt hvidt Farvandet rundt. Flammens Højde bliver uforandret. Synsviddens: 15 Kml. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg.

Italien. Neapel. Ved det hydrografiske Institut i Neapel, tæt ved Inderenden af Molen San Vincenzo, gives nu Tidssignal med en Ballon, der falder Middelmiddag efter Mittevropas Tid, Kl. 23t. 0m. Os. Greenwich Middeltid, 22t. 57m. 2s. lokal Tid. Ballonen hejses halvt op 5 Minutter og helt op 1 Minut før den falder. Naar Signalet er i Uorden, hejses en rød Stander, og Signalet gives da en Time senere. 40° 50' 4" N. Br. 14° 15' 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Rovigno. St. Eufemia. Det midlertidige Fyr paa St. Eufemia Pynt er ombyttet med et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 60° V. gennem V. til N. Flammens Højde: 57 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 19 Fod højt Fyrtaarn. 45° 5' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd.

Gravosa. Paa Kajen ved Banegaarden i Gravosa er

tændt to Havnefyr. Det NV.-lige er rødt, fast fra NV. gennem V. til S., iøvrigt hvidt. Synsviddens 3 Kml. Det SØ.-lige er grønt, fast. Flammens Højde: 17 Fod. Fyrpæle.

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

Egypten. Røde Hav. Port Berenice. Ved Port Berenice ligger to Korallgrunde, kun faa Fod under Vandet, omtrent 1 Kml. fra hinanden. Punktet midt imellem Grundene ligger fra White Rock i N. 35° V. fra Mukawar Island i S. 72° V. og fra Mount Bodkin i N. 42° Ø. 23° 47 $\frac{1}{2}$ N. Br. 35° 38 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Forindien. Bay of Bengal. Tanjore. Point Calimere. Den 1. September 1902 forandres Point Calimere røde, faste Fyr ved Palk Strait N.-lige Indløb til et hvidt Blinkfyr, der hver 45 S. viser Et-Blink. Synsviddens: 12 Kml. Fyrtaarn af Cement. 10° 18 $\frac{1}{2}$ N. Br. 79° 51 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Orissa Kyst. Masulipatam. Den 1. August 1902 forandres Masulipatam hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med Formørkelser, der hver 1 Minut viser Fire-Formørkelser. 16° 9 $\frac{1}{2}$ N. Br. 81° 11 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Hope Island. Sacramento. Den 15. April 1902 slukkes Sacramento midlertidige røde, faste Fyr, og et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, tændes. Flammens Højde: 136 Fod. Synsviddens: 18 Kml. 16° 35' N. Br. 82° 17' Ø. Lgd. Den 27. Juni 1902 slukkes Hope Island hvide, faste Fyr. 16° 49' N. Br. 82° 19 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Kina. Bias Bay. Bate Island N. En 6 Fods Klippegrund ligger i Bias Bay, 2 Kbl. N. 25° Ø. fra Bate Island N.-Ende og i N. 71° V. fra Bias Point. 22° 35 $\frac{1}{2}$ N. Br. 114° 43 $\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. Alle til Færøerne ankommende Skibe kunne nu, foruden de tidligere Klareringshavne, ogsaa anløbe de to Klareringshavne Fugleffjord paa Østerø og Vaag paa Syderø, før de anløbe nogen anden Havn.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer

udføres hurtigst og sikkert fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjulpeksruer til
Sejlfartøjer leveres.

Tobakshuset, Nyhavn 22.

Ekstra fin Shag 78 Øre pr. Pd., Cigarer, Tobakker, Cigaretter, Skraa samt Snustobakker. **Alt i prima Varer til billigste Priser.**

Skib til Salg.

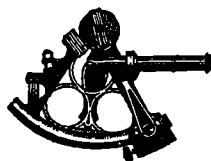
En Jagt, 180 $\frac{100}{100}$ Reg.-Tons, i god sejllbar Stand, har været brugt til Stykgodsfart, er at faa billig til Købs ved Henvendelse til Mægler Christensen & Co., Svendborg.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.



Halv Sekstanter 70 Kr.

Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Brødr. Larsen,
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Det betaler sig for
Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1932.

Oljetøj,
bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Esbjerg Skibsværft.
S. Abrahamsen.
Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskebe.

Største Forretning
i udenlandsk
**Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.**
Kulørte Lampions og Lys-Balloner.
Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

Jacob Svendsen's
Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

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

Holm & Wonsild,
Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

E. Husted & Co.
Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.
Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
Vej kan skelnes fra Natursmør.
Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:

	med 12% Smørfedt å 71 Øre pr. Pund.		med 2% Smørfedt å 63 Øre pr. Pund.
--	--	--	---------------------------------------

Eneste økstørrende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør,
og som i rart Tilstand kan bruges til Gemyser.
Faas overalt.

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

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“

HECKSHER & SØN,
KJØBENHAVN.
Etabl. 1797.
Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr.: Heckshers.

Önskas köpa.

För Ååhus hamns räkning önskas köpa två begagnade
men starka och i godt stånd varande lastpramar, lastande
från 80—200 tons. Skriftliga anbud torde före den 1. April
1902 ingifvas till Hamndirektionen. adres: Christiansstad.

Aktieselskabet
Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.
Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).
Maskinværksted — Kedelsmedie —
Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.
Skibsarbejde og Maskinreparationer
udføres hurtigt og godt.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annegade 44. C.

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

Leverance af Søsten.

Til Kjøbenhavns Tvangs- og Arbejdsanstalt behøves ca.
200 Kubikfavne Søsten, som skulle leveres paa Stenpladsen
ved Ladegaardens Bygninger efter Betingelser, som ligge til
Gennemlæsning paa Ladegaardens Kontor hver Søndag
fra Kl. 10 til 3.

Anstaltens Inspektør, som er bemyndiget til at afslutte
Handlerne, modtager skriftlige Tilbud, mrkt.: „Stenleverance“,
indtil den 31. ds. inklusive. Tilbudene maa for at komme i
Betragtning omfatte mindst 10 Kubikfavne.

Inspektøren vil tilstille dem, hvis Bud antages, skriftlig
Meddelelse desangaaende.
Kjøbenhavns Magistrat, den 10. Marts 1902.

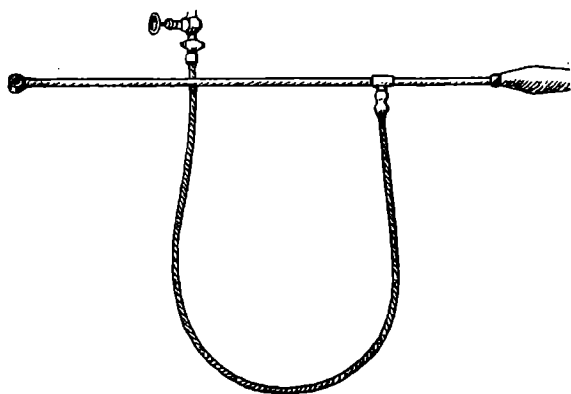
En Galease,

laster 80 Tons d. V., 3,800 Kubf. Træ, sejler uden Ballast og
skal sælges paa Grund af fast Plads Overtagelse.

Lods Christiansen,
Hundested,
Frederiksværk.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilses.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Solinol.

En kautschukagtig Gummi, uomtvist den bedste Opfindelse i Lakbranchen.

D. R. W. Nr. 46516.

— Lovlig beskyttet. —

Fortrin:

1. Besidder stor Tørreævn, megen Haardhed og Elasticitet.
2. Er i Stand til at modstaa Vejrets Indflydelse, Alkohol, Syre, Saltvand, varm Sodaopløsning.
3. Lakken, sammenreven med Farver (ogsaa hvid og blaa Farve) afgiver en uudslettelig Emaillé-Farve.
4. Denne Emaillé-Farve er det bedste for Anstrykning af Skibe, Jærnkonstruktioner, Façader, Maskiner, Vand- og Baderum, Waggoner og til Sten- og Cementmaling.

Farver for Eksport.
1ste Bremer-Lakfabrik ved
C. H. Lerche Wwe.
Bremen.

Prøvedaaer à 2 Pd. forsendes overalt franko ved Indsendelse af Kr. 3.00.

Hovedoplæg: **L. Michelsen,**
Pileallé 53.
Telef. 2905. Kjøbenhavn F.

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 & Hel-
singers Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Zoldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrers Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa **Jærn & Metaller**,
der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning. langt
bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller
Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og uimodtageligt
for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN**, Helgolandsgade 2.
Kjøbenhavn B.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika.

Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhed
og meget høje Varmegrader, gør ved Paastrykning af Papir,
Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Frem-
stilles i alle Farver, er meget drøjt og hurtigtørrende.

Enefabrikanter: **Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken,**
Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6066.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)

Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 27. Marts 1902. — Sammenstød i Nordsøen d. 23. Februar 1902 mellem den engelske Dampers „Rotha“ og den danske danske Dampers „Skjold“. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Bedigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 14.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. April 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres so-
lidt, hurtigt og billigt.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1320

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.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED
NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrens Skiberelevatorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.
W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's» store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Helsingør.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt bedre end Mønnie. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN, Helgolandsgade 2.**
Kjøbenhavn B.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

C. Bonnesen,

Skibsbygmester.
Værft og Skibssmedie
ved nordre Red.

Bopæl: Classensgade 11, 8.
Kjøbh. Ø. Telf. 3902.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

Kønssygdomme,

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

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine }

samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Kjøbenhavn, d. 3. April 1902.

Det danske Redningsvæsen fejrede d. 26. Marts sit 50 Aars Jubilæum, idet det organiseredes ved Lov af 26. Marts 1852. Forinden var der dog paa flere af vore Kyster truffet Foranstaltninger, sigtende til skibbrudnes Redning, og navnlig Kammerraad Claudi har stor Fortjeneste heraf; han traadte i Forbindelse med det engelske Redningsvæsen og indførte nogle af dettes Metoder her i Landet, og han udkastede den første Plan til en Organisation af vort Redningsvæsen. Desuden interesserede bl. a. Foreningen til Søfartens Fremme sig for Redningsforanstaltninger paa vore Kyster. I Begyndelsen af Halvtredserne tog Staten Sagen i sin Haand og oprettede 20 Redningsstationer med Raketapparater paa Jyllands Vestkyst, de 12 desuden forsynede med Redningsbaad. Ved Loven af 1852 oprettedes dertil 5 Stationer paa Bornholm. Siden da har Redningsvæsenet undergaaet en stadig Udvikling; det har nu 66 Stationer, nemlig 59 under det jyske og 7 under det bornholmske Redningsvæsen. Ved Stationerne er i Aarenes Løb anvendt forskellige Baadtyper; der anvendes nu samme Type ved de forskellige Stationer; om dens Hensigtsmæssighed er Meningen delte, og netop i Vinter er der i Rigsdagen og i Pressen ført en Polemik herom; man har dog det Indtryk, at den af de fleste sagkyndige anses for praktisk.

Det danske Redningsmandskab nyder med fuld Ret den største Berømmelse. Ved dets Virksomhed er 7,348 Menneskeliv reddede fra Undergang, og det uforfærdede Mod, hvormed det stedse har udført sin alvorlige Pligt, oftest under de mest farefulde Forhold, vil stedse mindes. Mandskabet bestaar utvivlsomt af Kystbefolkningens bedste Elementer, og det er en Lykke, at der paa vore farlige Kyster er organiseret en saa god og vel uddannet Stab af kække Redningsmænd. — Det jyske Redningsvæsen har siden 1869 været ledet af Konsul A. Andersen; det bornholmske ledes nu af Toldkontrollør Stub; dets tidligere Bestyrere var Kaptajn Kofoed og Konsul Hjort.

Selve Organisationen af vort Redningsvæsen staaer derimod næppe paa Højde med, hvad Tiden fordrer. Over Strandvagtens Ordning paa den jyske Vestkyst har der til Tider været ført berettigede Klager, og selv om den i de senere Aar er udvidet, trænger den sikkert til yderligere Reformering. Den øverste Ledelse af Redningsvæsenet er henlagt under Landbrugsministeriet; mulig er dette en medvirkende Aarsag til, at den næppe er saa tidssvarende som ønskeligt.

Ruslands Planer med Hensyn til en Beskyttelse af Landets Skibsfart og Skibsbygning tiltrækker sig vedblivende i høj Grad Opmærksomheden, og de senest fremkomne Meddelelser om disse Planer er vel egnede til at fremkalde baade forøget Overraskelse og Betænelighed. Vi har allerede tidligere omtalt de kolossale Fordele, den russiske Regering yder de Skibe, der sejler under russisk Flag, ved at forbeholde dem „Kystfarten“ og ved at paalægge deres Konkurrenter ny Tonnageafgifter i russiske Havne. Men nu viser det sig, at man i Rusland nærer langt videregaaende Planer og at man paatænker et Beskyttelsessystem, der grænser til det utrolige. En paa Regeringens Foranstaltning afholdt Kongres har afgivet en Betænkning, hvis Hovedpunkter er følgende: 1) Regeringen skal yde Skibsrederne rentefri Laan paa 50 pCt. af Skibets Pris, naar det er bygget i Rusland, og Laanet afbetales i Løbet af 20 Aar; 2) Regeringen skal forsikre tre Fjerdedele af Skibets Værdi mod en Præmie af 2 pCt. aarlig; 3) Regeringen skal betale det halve af et Rederis Kulforbrug, forudsat at det bruger russiske Kul; 4) Loven skal finde Anvendelse paa alle Skibe, der er byggede i Rusland af russiske Materialer. Disse Forslag har fundet

stærk Modstand hos Skibsredere, der plejer at forsyne sig fra Udlandet, men det anses ikke desto mindre for sandsynligt, at Regeringen vil acceptere dem.

Med Rette betegner „Fairplay“ Foranstaltninger som disse som næsten utrolige og som værende af en ganske anden Art end de, der er gennemførte i Frankrig og planlagte i Nordamerika. Planen om at yde rentefri Laan vilde i de fleste Lande føre til Stiftelsen af Laan til Skibsfartsforetagender i kolossalt Omfang, og med Hensyn til Forsikringspræmien vilde det, udtaler Bladet, være interessant at høre Lloyds Assurandørers Mening om denne ny Form for Præmiering og om Assurancepræmien. Lloyds forsikrer ikke en russisk Damper med god Klasse i den almindelige russiske „Kystfart“ (d. v. s. mellem Sortehavet og Østersøen og vice versa og indbefattende russisk Østasien) for mindre en fra 7—10 pCt. aarlig og paa de almindelige Policer. I den russiske Plan nævnes intet om Policer, og Regeringen vil mulig forsikre for de nævnte 2 pCt. uden Begrænsning af Bestemmelserne i saadanne. Lloyds og de andre engelske Assurandører vilde ikke tegne saadan ubegrænset Assurance under mindst 10—14 pCt., og hvis Lloyds ikke kan faa en ringe Fortjeneste for en Præmie af 10 pCt. for en god russisk Damper, hvad kan da den russiske Regering vente sig af den samme Forretning til 2 pCt. aarlig? Den maa, hvis dens Plan vinder stærk Tilslutning, være forberedt paa enorme Tab ved denne Assuranceforretning. — At betale det halve af de Kul, Rederen bruger, betegner en anelig Præmie til denne; britiske og alle andre Redere vilde faa en betydelig forøget Fortjeneste, naar de kun skulde betale det halve af deres Kulregnings Beløb.

Det bliver mere og mere øjensynligt, at Ruslands maritime Politik stiler hen imod at udelukke alle andre Nationer fra den russiske Handel ad Søvejen. Samtidig hermed er i disse Dage i Frankrig gennemført en ny Lov om Skibsfartspræmier, ved hvilken det hidtil bestaaende Præmiesystem fastholdes. I Nordamerika synes det endnu ikke helt udelukket, at den sunde Fornuft kan sejre, saa at man opgiver at indlade sig paa dette i Længden ganske fordærlige Præmiesystem, men sikkert er det ingenlunde. Men hvis Rusland virkelig gennemfører de her skildrede Planer, har det unægtelig foreløbig sat en Rekord, der vanskelig vil kunne slaas.

Fra Udenrigsministeriet har vi under 26. Marts modtaget følgende:

I Anledning af en i Februar Maaned i „Dansk Søfartstidende“ indeholdt Notits om et Cirkulære fra den preussiske Handelsminister vedrørende Dybdeforholdene i Drogden, finder Udenrigsministeriet Anledning til at henlede Redaktionens Opmærksomhed paa, at den preussiske Handelsminister d. 9. ds. har berigtiget det omtalte Cirkulære ved et nyt Cirkulære, stilet til Regeringspræsidenterne i Søfartsdistrikterne, der i Oversættelse lyder saaledes:

I Tilslutning til Cirkulære af 21. December i Fjor.

I det syd for Kjøbenhavn mellem Øerne Amager og Saltholm beliggende Farvand Drogden er de for Skibsfarten farligste Stene nu bortsprængte eller optagne. Dybden i Drogdens Sejløb svarer nu til de i „Danske Lods“ og det kongelige danske Søkartarkivs Søkort No. 126, 127 og 128 indeholdte Angivelser, saa at Sejløbet nu har en Dybde af 22 Fod dansk, naar undtages seks udtrykkelig betegnede Steder.

Jeg beder Dem at give Underretning herom til de interesserede Skibsfartskredse i Deres Distrikt.

Fra Indenrigsministeriet er under 18de Marts udgaaet følgende Bekendtgørelse om Udstedelse af midlertidige Nationalitets-Certifikater for de i Udlandet for dansk Regning købte Skibe:

„De i Lov om danske Skibes Registrering m. m. Nr. 57 af 1ste April 1892 § 12 ommeldte midlertidige Nationalitets-Certifikater maa ikke udstedes, med mindre der foruden de øvrige foreskrevne Bevisligheder for ethvert i Udlandet for dansk Regning indkøbt fremmed Skib foreligger Bevis for dets Sødygtighed, nemlig:

enten Klassifikations-Certifikat, udstedt af et af efternævnte Selskaber, nemlig „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“, „Bureau Veritas“, „Germanischer Lloyd“, „Norske Veritas“;

eller Attest fra et af bemeldte Selskaber i det paagældende Distrikt ansatte Synsmand om, at Skibet er sødygtigt;

eller i storbritanniske og irske Havne for britiske Skibes Vedkommende en Attest fra vedkommende, af det britiske „Board of Trade“ dertil beskikkede Embedsmand om, at Skibet er sødygtigt.“

Disse Bestemmelser træder i Stedet for de i kongelig Resolution af 12. Juli 1893 (Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Juli 1893) indeholdte Bestemmelser.

Ved denne Bekendtgørelse har Klassifikations-Certifikater fra Selskaberne Germanischer Lloyd og Norske Veritas opnaaet samme Anerkendelse som den, der hidtil var forbeholdt engelsk Lloyds og Bureau Veritas.

Under 13. Marts d. A. er fra Indenrigsministeriet udgaaet Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe. Indenrigsministeriet har stillet et Antal Eksemplarer af denne Bekendtgørelse til Raadighed for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, paa hvis Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, Redere, Skibsførere og andre i Bekendtgørelsen interesserede uden Vederlag kan afhente Eksemplarer eller rekvirere saadanne tilsendt mod Indsendelse af Portoen i Frimærker.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler os samtidig, at Foreningens Medlemmer kan afhente Eksemplarer af Bekendtgørelsen hos Foreningens Kredsformænd.

Et Købmandshus i Bristol søgte ved Bristol County Court Rederiet for den danske Skonnert Caroline Elisabeth til Betaling af £ 87.9.9 for Skade paa en Ladning Garvestof (valonia). Dommen afsagdes d. 27. Marts 1902.

Skibet forlod Krievneri i Grækenland d. 11. Januar 1902 og ankom til Bristol d. 9. Marts. Ved Losningen fandtes Tegn paa Varme og Fugtighed i Ladningen. Ballasten bestod af Ler og Sten, dækket med Riskviste og Maatter. Sagsøgerne paastod, at dette Dække havde vist sig at være utilfredsstillende, saa at Ladningen var meget vaad i Bunden af Skibet, hvilket var Aarsag til den udviklede Varme. En Besigtelsesmand, der havde undersøgt Ladningen ved Losningen, havde fundet den øverste Del af Ladningen noget beskadiget, den midterste Del lidt varm, og den Del, der laa i Bunden, gennemgaaende tør paa Matterne med en meget ringe Søvandsbeskadigelse. Varmen var efter hans Mening forarsaget af Ladningens Beskaffenhed. Skibets Fører, Kaptajn N. Skov, udtalte, at Ladningen var blevet godt beskyttet, der var ikke udtalt nogen Klage før efter Losningen, og Skaden var efter hans Mening en Følge af naturlig Varme.

Dommeren udtalte, at det var uheldigt, at Sagsøgerne ikke havde foranstaltet Besigtelse og ikke gjort skriftligt Krav før efter Losningen. Sagsøgerne havde efter hans Mening ikke bevist deres Fordring; at Ladningen gennemgaaende var beskadiget, var ikke Skibets Fejl, og Rederiet maatte derfor blive at frifinde.

Der er i San Francisco afsagt en Dom, der har ikke ringe Interesse, og som har vakt en Del Opsigt i amerikanske Søfartskredse. En Matros, Matthew Bridges, var forhyret med et Skib, der var paa Rejse fra New York til San Francisco. Da Skibet d. 23. Februar var i Nærheden af Kap Horn og Bridges med flere af Mandskabet var beskæftiget med at bjærge Sejl, styrtede han ned paa Dækket og fik, foruden forskellige andre Beskadigelser, et dobbelt Benbrud. Medens det lykkedes at helbrede de første, var det ikke muligt paany at faa det brækkede Ben i sin naturlige Stilling. Da Ulykken fandt Sted, var Skibet c. 480 Sømil S. V. for Port Stanley, den nærmeste Plads, hvor Lægehjælp kunde faas. Da det imidlertid under de herskende Vindforhold vilde være forbundet med betydeligt Tidstab at anløbe denne Havn, afbrød Kaptajnen ikke Rejsen, men sejlede direkte til San Francisco. Her blev Matrosens Ben, nogle Dage efter Skibets Ankomst d. 7. Maj, amputeret. Matros Bridges anlagde nu Sag mod Kaptajnen, og denne Sag fik det Udfald, at Rederiet idømtes en Skadeserstatning af 3,000 Dollars. I Motiverne til Dommen udtales det, at der ved Fastsættelsen af denne Erstatning var taget Hensyn til, at Matrosen fremdeles kunde udføre lettere Arbejder; ellers vilde Erstatningen være blevet 12,000 Dollars. Dommeren motiverede fremdeles Kendelsen med følgende Ord: Jeg kan ikke tiltræde den Mening, at Tidsbesparelse og eventuelt indtrædende Fare for Ladningen kan retfærdiggøre, at man undlader at skaffe en i Skibets Tjeneste tilskadekommen Sømand Lægehjælp, for saa vidt denne er nødvendig og kan faas“.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, tilskriver os d. 26. Marts:

Foraaret har nu ogsaa begyndt at nærme sig vore Egne og det er antageligt, at saavel St. Petersborg som vor Havn atter vil være tilgængelige om 4—5 Ugers Tid. Den russiske Paaske falder imidlertid i Aar først den 14./27. April, og da denne Fæst af Russerne højtideligholdes længe, anser jeg det for at være rettest at tilraade de Rederier, der maatte have sluttet hertil eller herfra, at disponere deres Skibe saaledes, at de ikke naar herop før en af de første Dage i Maj. Herved vilde de uden Tvivl undgaa megen Fortrædelighed.

Dampskibet Rønne, Kaptajn Carl Hintze, har i 5 Aar foretaget 100 Rejser mellem Libau og fremmede Havne. Kaptajn Hintze, der paa disse Rejser har erhvervet sig en stor Kreds af Venner, har i denne Anledning modtaget talrige Lykønskninger og Gaver, bl. a. fra d'Hrr. P. Bornholdt & Co.

Dampskibsrederi-Foreningen har under 31. Marts tilskrevet Sømandenes Forbund, at den efter meget nøje Overvejelse har anset det for mest formaals-tjenligt for alle Parter i Stedet for Fornyelsen af en Overenskomst at udstede et Forhyringsreglement, der iøvrigt i alle væsentlige Punkter er stemmende med den hidtil gældende Overenskomst, og at Foreningen ikke tvivler om, at Reglementet, der er traadt i Kraft d. 1. ds., vil sikre det gode Samarbejde, som alle tilstræber.

Af ny Punkter i Reglementet findes kun to, nemlig et om Antagelse af Folk til Skibene, et andet om Opretholdelse af den fornødne Ro og Orden i disse.

I England er, ifølge „Fairplay“, dannet et stort Selskab, hvis Bestemmelse er at erhverve Oljekilderne i De forenede Stater, særlig i Texas, med Rørledninger,

Raffinaderier, Kyst- og Oceandampere. Selskabet tilsigter at fordele Gasolje og fyldende Brændsel til Pladser over hele Verden. Kapitalen bliver 4 Mill. Lst., af hvilken en stor Del er tegnet i De forenede Stater.

Overretsdøm.

Bugserbaads Hjælp ved Slukning af Ild.

Landsover- samt Hof- og Stadsretten har d. 24. Februar d. A. afsagt Dom i en fra Helsingørs Søret appelleret Sag, hvis nærmere Omstændigheder var følgende: Dampskibet Everilda af Helsingborg laa d. 19. Febr. 1901 i Helsingørs Havn under Reparation ved Skibsværftet og skulde netop til at forhales hen til Dokken af den af Værftet dertil engagerede Bugserbaad Bien, da der opkom Ild forude i Skibet. Saa snart Ilden blev opdaget, raabte Værftets Riggermester, der var om Bord paa Everilda, over til Bien om at komme og slukke Ilden med sin Slange. Bien bakkede hen paa Siden og gjorde sin Slange klar, saa at den 5 Minutter efter var langet om Bord i Everilda, hvorefter der sprøjtedes ind i det Rum, hvori Ilden befandt sig. I Løbet af tre Kvarter blev der sprøjtet tre Gange, nogle Minutter hver Gang, hvorefter Ilden var slukket. Da Ilden bemærkedes, blev der gjort Allarm paa Værftet, og der blev gjort Foranstaltninger til at gøre Værftets Sprøjte klar, men disse opgaves igen, da man saa, at Bien tog Affære. Efter det foreliggende maatte det antages, at Værftets Sprøjte vilde have kunnet bringe lige saa god og lige saa hurtig Hjælp som Biens; det fremgik endvidere af det under Sagen oplyste, at den ydede Hjælp ikke havde medført Fare eller Bekostning for Bien og ej heller medført større Slid paa Redskaber etc. end Bugsering i samme Tidsrum vilde have medført. Bien var engageret af Værftet til for Timebetaling at forhale Skibet. Bien forlangte nu af Everildas Fører en Bjærgeløn af Kr. 2,000 eller et saadant Beløb, som Retten maatte fastsætte. Helsingørs Søret dømte Everildas Fører til at betale 27 Kr., idet Retten ansatte Vederlaget for Slukningsarbejdet til det samme Beløb, som vilde have tilkommet Bien hos Værftet for de tre Kvarter, som det nu tog at slukke Ilden, og for hvilke tre Kvarter Bien ikke hos Værftet fik nogen Betaling. Bien ankede over denne Afgørelse og hævdede, at Betalingen for den ydede Hjælp burde afgøres efter samme Grundsætninger som Bjærgeløn.

Overretten kunde ikke give Bien Medhold heri og fandt ikke, at der iøvrigt forelaa noget, der kunde give tilstrækkelig Føje til at tilkende Bien et større Vederlag end det ved Søretsdommen fastsatte, hvorfor Søretsdommen stadfæstedes. Omkostningerne hævdedes i begge Instanser.

Ovenstaaende Domsresultat synes os noget strengt overfor Bien. Spørgsmaalet om, hvorvidt en Bugserbaad kan forlange Bjærgeløn, har ofte været omtalt og debatteret, og det synes, at man nu i Almindelighed er blevet staaende ved det Resultat, som er udtrykt i de for kort Tid siden her i Bladet omtalte Traktatudkast til internationale Vedtægter vedrørende Sammenstød og Bjærgning. Her hedder det i Art. 18,

„at Bugserbaad ikke har Krav paa Bjærgeløn for Hjælp, ydet det bugserede Skib, med mindre denne Hjælp falder udenfor den Virksomhed, som Bugserbaaden i Følge Kontrakten har.“

I Henhold hertil forekommer det os, at det er noget lidt at give Bien 27 Kr. for den ydede Slukningshjælp; Bien var af Værftet engageret til at forhale Skibet, men naar den derefter af Værftet faar Opfordring til at slukke Ild, saa yder den dog noget mere end forudsat ved Kontrakten, og Bien synes at have Krav paa, foruden de 27 Kr. for Tab af Timebetaling, at faa en yderligere Betaling, fordi den var ved Haanden, var i Besiddelse af en Sprøjteslange, fik denne hurtig paaskruet og bragt om Bord i Everilda og endelig ydede et virksomt Pumpningsarbejde.

Mæglerforhold i danske Havne.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af en Artikel i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 8 af 20. Februar, underskrevet „Flere Skippere“, tillader jeg mig at fremkomme med en lille Bemærkning. Det er en aldeles forkert Opfattelse, at Generalforsamlingen i Skibsrederi-Foreningens Afdeling for mindre Skibe skulde have indsat Mæglere paa 3 Pladser i Danmark. For det første kan Skibsførerne eller Rederne ikke hverken indsatte eller afskedige Mæglerne, og det kan der heller ikke have været talt om i Søfartstidende. Derimod er det vedtaget paa ovennævnte Generalforsamling, for et Aar kun at benytte én Mægler paa hver af de tre nævnte Pladser, og Grunden er, at man herved haaber at fjerne den alt for unaturlige Konkurrence, der har været ført mellem samtlige Mæglere, og dette er som oftest sket paa Skibenes Bekostning.

Der har til de fleste Tider af Aaret været betydelig mere Tonnage disponibel i Aalborg, end der har været Brug for til Cement, Mursten og andre Artikler, som gaar ud derfra; disse forskellige Skibe har været inde hos forskellige Mæglere i Aalborg, og Følgen deraf har været, at alle disponible Skibe er tilbudt Befragterne samtidigt. Befragterne har nu benyttet Lejligheden til at faa billigt Skib, og da Mæglerne gerne vil tjene den udgaende Befragtningsprovision, har man gjort sig Ulejlighed for at faa Forretningen i Orden, selv til de mest meningsløse Fragter og paa de sørgeligste Betingelser. Man antager at sætte en Stopper for dette Uvæsen ved paa en kunstig Maade at fjerne Konkurrencen mellem Skipperne indbyrdes; naar man nu er inde paa ét Kontor, for at faa sin Tørn for de lokale Udfragters Vedkommende, naar Fragten kommer, har Skibet ingen Frygt for sine Kolleger, men skal blot tage Hensyn til andre Befordringsmidler. Dette som et Eksempel for Aalborgs Vedkommende, som altsaa nærmest vil blive benyttet som et Forsøg. Naar Horsens er kommet med, ligger det vel nærmest i, at man paa denne Plads har haft en Del Kvaler med Losningen og i alle Tilfælde ikke har turdet regne paa nogen Hjælp fra Mæglernes Side for at blive retfærdigt behandlet. Svendborg følger vel egentlig nærmest med for at forøge Tallet.

Naar det i samme Artikel bliver fremhævet, at Skibsførerne ved den ny Ordning kan fordrø, at Mæglerne nu nærmest arbejder i Skibenes Interesse, er det ogsaa en fejl Opfattelse; efter min Mening maa en Mægler kunne staa uafhængig og upartisk mellem begge Parter, hvilket alle er bedst tjente med. Om Foreningen absolut vilde være bedst tjent med overalt at benytte en bestemt Mægler, kan der vist ogsaa være delte Meninger om. Der findes endnu ikke faa Skibe, som staa udenfor Foreningen, og der vil vel desværre altid findes Mennesker, som er egoistiske nok til at blive udenfor, da disse jo altid vil høste deres Andel af de Goder, Foreningen kan forskaffe, uden dog at have nogen Forpligtelser eller Udgifter; der findes jo desværre braadne Kar i alle

Samfundsklasser, hvorfor saa ikke blandt os? Der er ogsaa Udlændingene, som vi maa tage Hensyn til. Baade de første og de sidste vil sandsynligvis, saa vidt muligt, benytte de Mæglere, som ikke bliver benyttede af Foreningens Skibe, og herved vil der dannes en skarp Kløft mellem Foreningsmedlemmer og ikke Medlemmer, hvilket efter min Mening ikke er heldigt for nogen af Parterne. Imidlertid er Aalborg jo, som anført, benyttet som Forsøg; om det vil give et heldigt Resultat, vil Tiden vise, og saa kan der jo ad Aare arbejdes videre i samme Spor.

H. C. Andersen,
„Freia“.

Ny Vareafgift i Cadix.

Udenrigsministeriet meddeler gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at den spanske Regering under 25. f. M. har approberet, at der fra d. 1. Marts d. A. at regne afkræves alle Skibe, der anløber Cadix, en ekstra Afgift af alle Varer, som eksporteres eller importeres ad Søvejen. En Kommission, bestaaende af de betydeligste Forretningsmænd i Cadix, med Direktøren for det derværende Handelskammer som Formand, er bleven bemyndiget til at administrere de indkommende Afgifter, der udelukkende vil blive anvendte til at dække Udgifterne ved Anlægget af en tidssvarende Havn. Staten bidrager Pts. 250,000 aarlig.

Den i denne Anledning udfærdigede Tarif udviser nedestaaende Afgifter. 1ste Klasse omfatter den spanske Kystfart, 2den Klasse Skibsfarten paa europæiske Lande og 3dje Klasse Skibsfarten paa alle andre Lande. De ved hver Varegruppe anførte Tal angiver Afgifterne i Pesetas, det første for Udlosning pr. 1,000 Kg., det andet for Indlastning pr. 1,000 Kg.

1ste Klasse.

Mineralier af alle Slags, Kul og Koks, Gødningsemner, Kalk, Quadersten, Ler og Cement 0,075—0,075; Salt 0,375—0,250; Emballage 0—0; alle andre Varer og præget Mynt 0,375—0,375.

2den Klasse.

Mineralier, Jærnaffald, Svovlkis 0,500—0,250; alle andre uforarbejdede Metaller 0,750—0,750; Kul og Koks 0,250—0,250; Kalk, Quadersten, Ler og Cement 0,250—0,250; Jærnbarrer 1,000—0,250; Blytakker, Kobberplader 1,000—0,500; Salt 1,500—0,050; Gødningsemner 1,000—0,125; alle Slags Kornsorter og Vin 2,000—1,000; Emballage 0—0; alle andre Varer og præget Mynt 2,500—1,250.

3dje Klasse.

Mineralier, Jærnaffald, Svovlkis 0,500—0,100; alle andre uforarbejdede Metaller 1,000—0,500; Kul og Koks 1,000—0,250; Kalk, Quadersten, Ler og Cement 0,250—0,250; Jærnbarrer 1,000—0,250; Blytakker, Kobberplader 1,500—0,500; Salt 1,500—0,050; Gødningsemner 1,000—0,125; alle Slags Kornsorter og Vin 2,500—1,250; Emballage 0—0; alle andre Varer og præget Mynt 3,500—2,500.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Det østasiatiske Kompagni

har udsendt Beretning og Regnskab for 1901, Selskabets 5te Driftsaar.

Kompagniets samlede Virksomhed i det forløbne Aar har i sin Helhed været særdeles tilfredsstillende, om end de

i sidste Beretning nævnte urolige Forhold i Kina ikke har undladt at influere paa Skibsfarten paa Østasien. Konferenceraterne har ganske vist været stabile, men som Følge af den mindre Omsætning har navnlig den hjemgaaende Stykgodsladning været utilstrækkelig, og en Del af de faste Rutedampere har derfor anløbet Rishavne for Komplettering, hvorved Fragten for denne Artikkel har været trykket betydeligt, grundet paa det rigelige Tilbud af Tonnage.

Samtlige Handelsafdelingens Omsætning paa Verdensmarkedet er i god Fremgang, navnlig er Teakforretningen i det forløbne Aar arbejdet betydeligt op, og store Kontrakter er afsluttede for denne Artikkel til Effektivering i indeværende Aar.

De efterhaanden indtrædende roligere Tilstande i Kina begynder at gøre sig gældende og en livligere Omsætning kan spores, navnlig i Nordkina, hvor talrige Jærnbane- og Havneanlæg etc. er projekterede og til Dels allerede under Udførelse.

For at kunne drage størst mulig Fordel af de Chancer, der fremtidig maatte byde sig paa dette Marked, har Kompagniet ved Siden af den i 1900 aabnede Filial i Shanghai, der i det forløbne Aar fuldt ud har opfyldt de Forventninger, der stilledes til den, den 1ste Januar i Aar etableret sig i Port Arthur, Dalny og Newchwang og i Løbet af Foraaret i Hankow, ligesom der den 1ste Maj vil blive aabnet en Filial i det betydelige Handelscenter Singapore.

Filialen i Bangkok og Handelsstationerne paa Malaccakysten har arbejdet tilfredsstillende, og Kompagniets Virksomhed i Siam er i det hele i god Udvikling.

Af de i forrige Aarsberetning nævnte Nybygninger er S/S „Bintang“ (2.100 Tons D. V.) og Damplægteren „Redang“ (700 T. D. V.) afleverede fra Værfterne og afgaaede til Østasien henholdsvis i August og September. To mindre Dampere, bestemte til Kyst- og Postfart paa Malaccakysten, S/S „Chakrabongs“ og S/S „Boribat“, hver paa ca. 500 Tons D. V., er afleverede i Løbet af Vinteren og Foraaret og begge afgaaede til Østen. En Kystdamper paa 2.600 Tons D. V. ventes færdig i Maj og de to store 7.000 Tons Rutedampere henholdsvis i Juni og Juli. Dampskibet „Maha Vajravudh“ er solgt paa fordelagtige Betingelser for at erstattes af de to ovennævnte Kystdampere, som paa Basis af de indvundne Erfaringer er byggede specielt for denne Fart.

Efter af Aarets Indtægter at have afholdt Reparationer og Vedligeholdelser samt foretaget den sædvanlige aarlige Afskrivning med 5% paa Dampernes oprindelige Værdi, forbliver endnu en Gevinst af Kr. 1.002.623.⁵⁰ eller ca. 14 $\frac{1}{3}$ % af Aktiekapitalen til Dividende, Tantiemer og Reservefond.

Indtægten fordeler sig som følger:

	Kr.
Avance paa Handelen i Evropa.....	364.930,81
Brutto-Avance paa Dampene	6.162.627,19
Udbytte i Russisk Østasiatisk Dampskibsselskab	370.164,95
Avance paa Filialerne	800.725,30
Overført fra forrige Aar	909,54
Den samlede Indtægt bliver altsaa.....	7.699.357,79
Herfra gaar Administrationsudgifter	Kr.
ved Hovedkontoret og Filialerne	355.347,58
Dampernes Udgifter.....	5.628.744,62
Rente Konto	304.822,60
Afskrivninger	407.819,49
	6.696.734,29
efterladende en Gevinst af	1.002.623,50

som fordeles i Overensstemmelse med Regnskabet, hvorefter Aktionærerne erholder 8%, til Reservefonden henlægges Kr. 250.000., saaledes at denne nu udgør $\frac{3}{4}$ Million, til Tantiemer til Bestyrelse, Direktion og Funktionærer Kr. 117.308,52, medens Resten Kr. 75.314,98 overføres til næste Aar.

Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt Beretning for Aaret 1901.

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 123 Dampskibe og 12 søgaaende Lægttere med en samlet Brutto Register-Tonnage af 126,718 Tons. I Aarets Løb anskaffedes 6 Skibe, hvorved Brutto-Tonnagen forøgedes med 3,709 Tons. Antallet af Skibene formindskedes ved Salg med 4 Skibe samt ved Forlis med et Skib, „Hesselo“, saaledes at Flaaden ved Udgangen af 1901 bestod af 124 Dampskibe (heri indbefattede 6 Bugseriartøjer og 1 Isbryder) og 12 søgaaende Lægttere med en samlet Brutto Register-Tonnage af 129,232 Tons.

Selskabets Aktiekapital er 18,000,000 Kr.

Det samme Held, som fulgte Skibenes Sejlads i 1900, har desværre ikke kunnet konstateres for Aaret 1901, idet Nybygningen „Hesselo“ efter kun 2 Maaneders Sejlads forliste totalt i Stockholms Skærgaard d. 15. Oktober, og Beløbet af Tab ved Havarier i 1901 overstiger det tilsvarende Beløb for 1900 med et Beløb af c. 250,000 Kr. eller omtrent „Hesselo“s Værdi.

Fragtmarkedet var allerede i Aarets første Halvdel, sammenlignet med det tilsvarende Afsnit af det foregaaende Aar, i en beklagelig Tilbagegang, men herpaa bødtes dog nogenlunde ved den samtidige Indtræden af mere normale Kulpriser. Derimod viste det sidste Halvaar for Selskabet, som jo er henvist til Rutesejlads og saaledes ikke i Stand til at bortfragte sit Materiel i Timecharter for fremmed Regning, et saa sørgeligt Resultat som nogensinde før, saavel i Østersø-, Nordø- som i Middelhavs- og transatlantiske Ruter, og baade med Hensyn til Eksporten fra som Importen til Kjøbenhavn og Østersøen. Overfor den enorme Nedgang i Fragten var Forskellen mellem Kulpriserne i 1900 og 1901 uden al Betydning.

Rusland, hvis Østersøhavne jo danner Hoved- og Endestationer for de fleste af Selskabets Ruter, led vedblivende under den med voldsom Fart stigende økonomiske Krise, og ogsaa Danmarks og de øvrige Østersølandes Betydning for Selskabet svækkedes ved de i disse Lande herskende slette Konjunkturer.

Virkingen af de billigere Kulpriser neutraliseredes for en Del ved den engelske Kulekøbstold, der traadte i Kraft i April.

Netto-Overskudet af Skibenes Sejlads er 3,141,761 Kr. 47 Øre, hvoraf henlægges: for Forringelse af Inventar og Pakboder 21,566 Kr. 08 Øre, til Fornylsesfonden 1,515,945 Kr. 22 Øre, til Assurancefonden 592,758 Kr. 81 Øre, ialt 2,130,270 Kr. 11 Øre. Af det overskydende Beløb, efter Fradrag af Tantième, foreslaas det at udbetale 5 pCt. af Aktiekapitalen i Udbytte.

De billigere Kulpriser bidrog deres til et gunstigt Resultat af de indenlandske Ruter, som yderligere forbedredes ved en Forhøjelse af Fragttaksterne for grovere Varer i disse Ruter fra 1. Janr. 1901, samt ved den i Aarets Løb gennemførte økonomiske Drift, som Selskabet er besluttet paa at iværksætte i stadig højere Grad med tilbørlig Hensyntagen til Handelsstandens berettigede Krav.

De udenlandske europæiske Ruter har ikke været hjemsogte af Karantæneforanstaltninger eller urolige Arbejdsforhold af nogen Betydning, men medens Tab og Driftsforstyrrelser af disse Aarsager er minimale, har Fragtmarkedets ovenfor omtalte slette Tilstand i en følelig Grad paavirket Farten. Hvad den vestnorske Fart angaar, da har denne kunnet glæde sig ved en særdeles god Sildehøst i det forløbne Aar. I den Hensigt at støtte Selskabets transatlantiske saavel som den sydevropæiske Trafik er i Aarets Løb oprettet en ny Rute, Kjøbenhavn—Østsværrig, og vice versa, der samtidig har medført en betydelig Forbedring i Videreforsendelsesforholdene for gennemgaaende Gods til og fra Østsværrig.

Naar Resultatet af Selskabets Virksomhed i 1901 ikke er blevet daarliger end det foreliggende, skyldes dette for en ikke ringe Del, at det i Begyndelsen af 1901 lykkedes Selskabet efter aarelange Bestræbelser gennem en venskabelig Overenskomst at fjerne den ruinerende direkte Konkurrence,

som eksisterede saavel fra finske og russiske Østersøhavne, derimellem Ruslands vigtigste Eksporthavn for Landbrugsprodukter, Reval, til Kjøbenhavn, som fra Italien, Spanien, Portugal og Frankrig til de samme Havne i Finland og Rusland, endvidere at Selskabet indgik en Overenskomst med de i Østersøen dominerende Rederier om at holde samme Søfragter for Landbrugsprodukter fra de russiske til engelske og kontinentale Havne, — en Overenskomst, der i Modsætning til slige Arrangements sædvanlige Skæbne har arbejdet til fuld Tilfredshed, hvorfor man ogsaa har fornyet den for 1902.

Landprodukt-Udførselsruterne har i Aaret 1901 arbejdet tilfredsstillende, takket være Fremgangen i Landets egen Eksportevne.

Amerika-Farten har, i Særdeleshed hvad det sidste Halvaar angaar, været saa slet, at Spørgsmaalet ikke har været om, hvilken Fragtrate, der kunde opnaas, men om der overhovedet kunde skaffes Ladning, og Selskabet har da i Lighed med alle andre Rederier, som regelmæssig besejler New York og Boston, i mange Tilfælde været nødt til at lade Skibene gaa fra Amerika med Delladning Kul, og i Tilfælde, hvor det ikke lod sig gøre, med ukomplette Ladninger. Hvad specielt New-Orleans angaar, da hæmmedes Resultatet yderligere ved de meget daarlige Ekspeditioner, foranlediget ved den i en Del af Sæsonen herskende Arbejderstrejke. Det tør vel antages, at denne Sejlads har set sin værste Tid, da de store udenlandske Rederier efterhaanden er blevne klare over, at en Indskrænkning af Materiellet paa disse Ruter er en absolut Nødvendighed under de herskende Forhold.

Selskabet har opretholdt ugentlige Afgange fra New-York til Kjøbenhavn og vice versa, og heri kan ingen Indskrænkning finde Sted, i Særdeleshed naar man tager Hensyn til Størrelsen af de Skibe, med hvilke Selskabet besejler Ruten, og som under normale Forhold absolut er for smaa til, at Sejladsen kan ske til Varemottagernes Tilfredshed.

Dampskibsselskabet Ajax

har afholdt aarlig Generalforsamling. Skibsreder Torm aflagde Beretning og Regnskab. Dette udviser en Bruttofortjeneste af 7,125 Kr. 17 Øre, af hvilke afskrives 4,500 Kr. for det ny Skib og overføres 237 Kr. 22 Øre til næste Aar. — Til Komitteret genvalgte Kontorchef Amund Jensen. (Helsingør Avis.)

S. S. Siams Sammenstød med S. S. Andrea Vagliano.

Søforhøret.

For den engelske Admiralitetsret afholdtes d. 5. Marts Forhøret over Dpsk. „Siams“ Vidner, idet „Andrea Vaglianos“ Vidner ikke endnu var kommet til Stede. Efter Andrea Vaglianos Fremstilling befandt den nævnte græske Damp, der er 1,622 Brutto Tons, sig d. 4. Septbr. 1900 i Bosphorus ved Anatoli Kavak paa en Rejse fra Taganrog til italienske Havne med en Ladning Korn. Vinden var N. N. Ø., jævn Brise med klart Vejr, og Strømmen løb sydefter med omtrent 3 Knobs Fart. „Andrea Vagliano“, der var i Færd med at sætte en Baad i Vandet for at faa Praktika ved Karantænestationen, holdt Stævnen N. N. Ø. med Maskinen arbejdende langsomt, saa at der næsten ingen Fart var i Skibet. Man bemærkede da „Siam“ komme ud af Kavak Bay, den var i en Afstand af et Par Kabellængder og holdt tværs paa „Andrea Vaglianos“ Styrbords Side; kort efter gav Siam et kort Fløjtestød og forsøgte øjensynlig med Bagbords Ror at gaa for om „Andrea Vagliano“, men blev af Strømmen ført ind paa dette Skib, hvorfor „Siam“ kort efter saas at slaa bak i Maskinen. For at undgaa Sammenstød, blev Andrea Vaglianos Maskine

sat fuld Kraft frem, men „Siams“ Stævn ramte „Andrea Vagliano“ paa Styrbords Side, saa at denne Damper hurtig fyldtes med Vand; den blev landsat paa en Banke, men gled senere ned ad denne og sank paa dybt Vand.

Efter Siams Fremstilling var denne Damper, der er 3,875 Brutto Tons, den omtalte Dag i Færd med at forlade sin Ankerplads ved Kavak, idet den var paa en Rejse fra Kina til Odessa med en Ladning Te. „Siam“, der havde ligget for Anker med Stævnen i N. N. Ø. imellem en hel Mænde andre Ankerliggere, manøvrerede nu med Ror og Maskine for at komme ud mellem to Skibe, der laa henholdsvis paa dens Bagbords Boug og Bagbords Laaring, og havde her ved faaet Stævnen i V. t. N. Maskinen gik langsomt fremad og Roret lagdes haardt Bagbord for at bringe Skibet paa Kurs op ad Bosperus. Man bemærkede da „Andrea Vagliano“, som nogen Tid forinden var blevet set kommende ned ad Bosperus ved den europæiske Side og havde drejet rundt neden for Kavak; den kom nu hen mod Ankerpladsen fra den sydvestlige Side og bemærkedes i 4 à 5 Kabellængders Afstand med en Kurs af 3 à 4 Streger paa Siams Bagbords Boug, idet den øjensynlig havde til Hensigt at gaa for om „Siam“. „Siam“ gav et kort Fløjtestød og beholdt Roret haardt Bagbord; „Andrea Vagliano“ gav et kort Fløjtestød som Svar, men vedblev at nærme sig Siams Bagbords Boug og fremkaldte overhængende Fare for Sammenstød. „Siam“ gav igen et kort Fløjtestød, stoppede Maskinen og slog derefter fuld Kraft bak, men „Andrea Vagliano“, der øjensynlig forøgede sin Fart og gav Styrbords Ror, ramte med sin Bagbords Laaring „Siams“ Stævn.

Ugens Havarier.

Boribat, Dpsk., kom den 26. Marts paa Grund ved Kullagunnarstorp. Flot og fortsatte Rejsen til Gøteborg, hvor Reparation foretages af Bunden.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra N. Jensens Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonert løbet af Stablen. Den maaler 229 Tons Brutto. Reder er Firmaet „Agent Petersen“, Fører bliver Kapt. H. Nymann af Ommel.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 29. Marts, best. til Windau f. o. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rosario 5. Marts, best. til St. Vincent f. o. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Alexandria 28. Marts. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Cardiff 27. Marts. — Erik II, Hveysel, afg. fra Newport 29. Marts, bestemt til Alexandria — Knud II, Hansen, ank. til Greenock 29. Marts. — Skjold, Schmidt, ank. til Lübeck 25. Marts. — Danmark, Kraemer, ank. til London 29. Marts. — Ragnar, Holst, passeret Dungeness 20. Marts. — Volmer, Riber, ank. til Newcastle 22. Marts.

— Magnus, Jørgensen, ank. til Libau 22. Marts. — Olaf, Petersen, ank. til Blyth 25. Marts. — Svend II, Risø, ank. til Swansea 27. Marts.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Ergasteria 30. Marts, bestemt til Galatz. — Niobe, Schmidt, ank. til Alexandria 25. Marts. — Nancy, Nielsen, ank. til Cardiff 28. Marts. — Nautik, Meinertz, ank. til Burriana 22. Marts. — Nordseøen, Gram, ank. til Dakar 29. Marts. — Nexos, Sørensen, ank. til Porto Empedocle 30. Marts. — Nora, Jørgensen, ank. til Messina 27. Marts. — Neptun, Wintner, afg. fra Esbjerg 30. Marts, bestemt til Methil. — Norma, Nielsen, afg. fra Esbjerg 29. Marts, best. til Jersey. — Alfa, Nørby, ank. til Newcastle 28. Marts.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Pomarong 27. Marts — Kamma, Pedersen, afg. fra Pomarong 31. Marts. — Helga, Lagesen, ank. til Barcelona 1. April. — Martha, Jørgensen, ank. til Rotterdam 1. April. — Elna, Møller, ank. til Antwerpen 27. Marts. — Therese, Christensen, afg. fra Bona 29. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Vøring, Krohn, afgik fra Swansea 20. Marts, best. til Beirut. — Dana, Nielsen, afg. fra Kiel 31. Marts, best. til Tyne.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Nakskov 29. Marts. — Dagny, Lorentzen, ank. til Memel 1. April.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Tyne 25. Marts, ank. til Swinemünde 29. Marts. — Fyen, Hansen, afgik fra Rotterdam 26. Marts, ank. til Tyne 28. Marts. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Esbjerg 26. Marts. — Russia, Hansen, afg. fra Swinemünde 25. Marts, ank. til Boness 29. Marts. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kratzwick 27. Marts, ank. til Blyth 30. Marts.

Østersøen. Gratia, Skov, afg. fra Dunston 27. Marts, ank. til Swinemünde 30. Marts.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Barry 27. Marts, ank. til Bordeaux 31. Marts. — Gallia, Nielsen, afgik fra Blyth 25. Marts, ank. til Svendborg 28. Marts. — Britannia, Poulsen, ank. til Glasgow 25. Marts. — Caledonia, Fisker, afg. fra Bandholm 31. Marts, bestemt til Blyth.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Blyth 27. Marts, ank. til Lübeck 30. Marts. — Carbonia, Jørgensen, afg. fra Manchester 27. Marts, ank. til Cardiff 28. Marts.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Windau 27. Marts, best. til Ghent. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Colombo 27. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 28. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Rosario 19. Marts. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Glasgow 1. April, best. til Penarth. — Kronborg, Eriksen, ank. til Bilbao 1. April. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Methil 1. April, best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, ank. til Montevideo 27. Marts. — Søborg, Fischer, afgik fra Hamburg 1. April, best. til Tyne. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Libau 28. Marts, best. til Rotterdam. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Ayr 31. Marts. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Kbhvn. 1. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 28. Marts. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 29. Marts. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Pera 30. Marts, best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra San Lucar 1. April, best. til Glasgow. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Galatz 14. Marts, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Funchal 29. Marts, best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, ank. til Libau 1. April.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 28. Marts. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 31. Marts, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Jensen, ank. til Kiel 24. Marts. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Burntisland 25. Marts, ank. til Kiel 29. Marts. — Hermia, Sørensen, afg. fra Sunderland 26. Marts, ank. til Nyborg 30. Marts. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 26. Marts, ank. til Newcastle 29. Marts. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 26. Marts, ank. til Kiel 30. Marts. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 26. Marts, ank. til Newcastle 29. Marts. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 27. Marts, ank. til Kolding 30. Marts.

Danmark. I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 31. Marts, best. til Kbhvn. — Helge, Olsen, ank. til Kbhvn. 28. Marts.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, ank. til Havre 31. Marts. — Annam, Berentzen, afg. fra Penang 27. Marts.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kbhvn. 30. Marts. — London, Bom, afgik fra Methil 29. Marts, best. til Stockholm. — Paris, Nielsen, ank. til Eckernfærde 30. Marts.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Gambia 29. Marts. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Cardiff 24. Marts. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Aarhus 28. Marts.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Methil 29. Marts.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 29. Marts.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Dundee 1. April. — Clara, Jensen, ankom til Korsør 26. Marts.

Sejlskibe.

Fans. Sønderho. Mary, Lydom, afg. 28. Marts fra Halmstad til Charlestown. — Elisabetha, Fischer, ank. 29. Marts til Rio Grande fra Rancorn.

Rønne. Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Karrebæksminde 25. Marts. — Veset, Ølsted, ankom til Skien 25. Marts. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 26. Marts. — Nestved, Larsen, ankom til Stolpemünde 27. Marts. — Gudmund, Borbye, ankom til Rendsborg 28. Marts. — Camtoos, Pedersen, ankom til Alloa 28. Marts. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kolding 29. Marts.

Svendborg. Ruth, Fallentin, ankom til Assens 24. Marts. — Ane, Rasmussen, ankom til Fowey 25. Marts. — Brage, Hansen, ankom til Lossiemouth 25. Marts. — Bellona, Petersen, ankom til Calais 26. Marts. — Helge, Nielsen, ankom til Lynn 28. Marts. — Skirner, Pilegaard, ankom til Middelsbro 27. Marts. — Brage, Hansen, ankom til Fortrose 28. Marts. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Langesund 26. Marts. — Ariel, Nielsen, ankom til Frederikstad 27. Marts. — Svafva, Hansen, ankom til Middlesbro 29. Marts. — Ludvig, Larsen, ankom til London 29. Marts. — Neptunus, Jensen, ankom til Berwick 29. Marts. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Hull 27. Marts. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Kbhvn. 27. Marts. — Skjold, Larsen, ankom til Svendborg 31. Marts.

Ærs. Nansen, Petersen, ank. 25. Marts til London. — Argus, Jensen, ank. 23. Marts til Leith. — N. M. Harboe, Albertsen, var 26. Marts sejlferdig i Nysted. — Alma Marie, Hansen, ankom 10. Marts til Saffi. — Immanuel, Schmidt, ank. 26. Marts til Brevik. — Henriette, Holm, ank. 25. Marts til St. Thomas. — Johanne, Hansen, ank. 25. Marts til Halmstad. — Hydra, Albertsen, var 22. Marts sejlklar i Arendal. — Nielsine, Christensen, ank. 24. Marts til Kbhvn. fra Rostock. — Eden, Petersen, afg. 22. Marts fra Gøteborg til Dakar. — Salvador, Fabricius, ank. 25. Marts til Northshields. — Amor, Rasmussen, ank. 28. Marts til Poole. — Harris, Thorstenson, ank. 27. Marts til Hull. — Anne, Johansen, ank. 27. Marts til Wismar. — Ane Mathias, Eriksen, ank. 27. Marts til Falmouth. — Sophie, Lauritzen, afg. 26. Marts fra London til Gøteborg. — Immanuel, Bager, ank. 25. Marts til Boness. — Caroline, Lauritzen, ank. 29. Marts til Memel. — Olga, Jørgensen, var 26. Marts sejlferdig i Christianssand, bestemt til Lorient. — Debora, Rasmussen, ank. 25. Marts til North Shields. — Emanuel, Schmidt, ank. 26. Marts til Kjøbenhavn fra Rostock. — Heimdal, Eriksen, var 14. Marts sejlferdig i Dakar bestemt til St. Louis (Afrika). — Zephyr, Hansen, afg. 8. Marts fra St. Louis (Afrika) bestemt til Maracaibo. — Fri, Rasmussen, afg. 25. Marts fra Dysart til Faaborg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Gilleleje. Fra det NW-lige Hjørne af Gilleleje Havn er opført en 500 Alen lang Mole, der i en Bue strækker sig N. efter. Ø. for Molen er gravet en 100 Alen bred Rende med 10 Fods Dybde, der fører til Havnen, hvis N-lige Del er uddybet til 10 Fod.

De to røde Lanterner, der ledede over Revlen uden for Havnen, ere slukkede.

Den røde Lanterne paa Ø.-Enden af Havnens tidligere N.-Mole er ombyttet med en Lanterne, der viser grønt Lys over Søen, hvidt Lys over Havnen. Flammens Højde: 14 Fod. Fyrpæl.

Paa den nye Moles Hoved er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 Fod. Linseapparat. 10 Fod høj Fyrpæl.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Almagrundet“ atter udlagt paa Station.

Sundet. Råå N. Jagten „Hertha“ er sunken i 22 Fod Vand ved S.-Kanten af Landgrunden tæt N. for Råå. Masten er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvager og skal uskadeliggøres. 55° 59' 57" N. Br. 12° 43' 32" Ø. Lgd.

Tyskland. Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Fyrskibet „Adler-Grund“ atter udlagt den 19de og Fyrskibene „Kaiserfahrt“ og „Woitzig“ den 21de Marts 1902.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kraaka—Langøen. Ifølge Meddelelse fra det danske Generalkonsulat i Stockholm er det i Løbet mellem Kraaka og Langøen sunkne Vrag af Dampskibet „Spurt“ afmærket med to grønne Lanterner, en paa hver Top.

Sverrig. Bleking. Nogesund. Paa Pierhovedet ved Nogesund tændes et hvidt, fast Fyr, der lyser fra N. 59° Ø. gennem Ø. og S. til S. 59° V. Flammens Højde: 25 Fod. Brændetid: 1ste September—1ste Maj, naar Fiskere ere paa Søen. 56° 0' 15" N. Br. 14° 44' 20" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Vesteraalen. Hanøvekka. Fyrlampen Hanøvekka, Raftsund, er atter tændt.

Tyskland. Eider. Fyrskibet „Eider Galliot“ er atter udlagt paa Station.

Ostfriesiske Øer. Harle. I Harle er Dybden nu kun 3 Fod ved Lavvande.

Elben. Nienstedten. Ved Vraget af „Lemnos“ vises nu atter de sædvanlige Signaler for Vrag og desuden paa Duc d'Alben nedenfor Vraget et hvidt Fyr. Stedet skal passeres saa langsomt som muligt og den største Forsigtighed iagttages.

Jade. Alte Jade og Wangeroog Farvand. Baaketønden „Jade Plate N.“ skal ombyttes med en rød Spirtønde, der viser hvidt To-Blink hver 1½s., Blink 1½s., Mørke 1s., Blink 1½s., Mørke 7s. Den sorte Spidstønde AJ/1 skal vise hvidt Fyr med Formerkelse, Lys 10s., Mørke 2s. Spirtønde AJ/C skal vise rødt Fyr med Formerkelser. En sort Spir-Lystønde AJ/3, der viser hvidt Fyr med Formerkelser, skal i 32 Fod Vand udlægges paa 53° 49' 1" N. Br. 8° 4' 51" Ø. Lgd. ½. Kbl. NØ. for den udlægges en sort Spidstønde AJ/3. Den sorte Spidstønde AJ/3 faar AJ/4.

I Wangeroog Farvand ombyttes Lystønde Nr. 3 med en sort Spidstønde.

Forandringer i Tøndernes Beliggenhed kunne foretages. **Holland.** Zuiderzee. Harderwijk NØ. Vraget NØ. for Harderwijk ligger nu, i 10 Fod Vand, meget farligt for Skibsfarten, paa 52° 31' 10" N. Br. 5° 40' 54" Ø. Lgd. Det er afmærket paa sædvanlig Maade.

Zeegat Hoek van Holland. Dybden i Zeegat Hoek van Holland er nu 25½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstandssignalerne.

England. Dunwich Bay. Bark „Loveid“ er sunken i 12 Fod Vand, Springtids Lavvande, i Dunwich Bay. En Vragtønde er i 16 Fod Vand udlagt Ø. for Vraget, fra Minmere Kystvagt-Station i S. 48° Ø., 3½ Kbl.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Portland. Den 15de April 1902 slukkes det røde, faste Bifyr, der lyser fra N. 37° V. til N. 27° V., paa Yderenden af Portland Bølgebrøder.

Nordlige Atlanterhav.

Labrador. Amour Point. En Signal- og Telegraf-Station er oprettet ved Amour Point Fyr ved Indløbet til Forteau Bay. 51° 27' N. Br. 56° 50' V. Lgd.

New Brunswick. Chaleur Bay. Carquet Harbour. I Carquet Harbour ere følgende Tønder udlagte:

En rød Stumtønde, 4½ Kml. N. 62° Ø. fra Observations-Pladsen paa Sandy Point og fra Pokesudie Point Fyr i N. 16° V. En sort Stumtønde, 3½ Kml. N. 79° Ø. fra Observations-Pladsen og fra Pokesudie Point Fyr i N. 53° V. En rød Stumtønde 2½ Kml. N. 75° Ø. fra Observations-Pladsen og fra Pokesudie Fyr i N. 70° V. En sort Stumtønde fra Observations-Pladsen i N. 88° Ø. 1½ Kml. og fra Stoke Point i N. 62° Ø. En rød Stumtønde, fra Observations-Pladsen i Ø. 9½ Kbl. og fra Stoke Point i N. 46° Ø. En sort Stumtønde, fra Observations-Pladsen i S. 59° Ø. 8½ Kbl. og fra Stoke Point i N. 56° Ø. En rød Stumtønde fra Observations-Pladsen i S. 39° V. 8 Kbl. og fra Stoke Point i N. 60° V. De røde Tønder afmærke N.-Siden, de sorte S.-Siden af Løbet.

Ø. for Stoke Point skal tændes to Ledefyr, der holdte overet i S. 47° V. lede gennem Løbet. Forfyret skal staa 11 Kbl. S. 50° Ø. fra Observations-Pladsen, og Bagfyret 5 Kbl. S. 47° V. fra Forfyret.

Observations-Pladsen paa Sandy Point, Caraquet Island, ligger paa 47° 49' N. Br. 64° 51' V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Pascagoula River. Ledefyrene for Indløbet til Pascagoula River, N.-Siden af Mississippi Sound, forstærkes fra 1. April 1902.

Meksiko. Campeche Bank. Alaoran Reef. Fyret paa Alaoran Reef viser To-Blink hver 10 S., Blink, Mørke 3 S., Blink, Mørke 7 S.

Bahama Øer. Old Bahama Channel. Paredon Grande NV.

I Løbet i Old Bahama Channel er fundet 11 Fv. c. 28 Kml. NV. fra Paredon Grande Fyr, derfra Dybder tiltagende jævnt 2 Kml. mod NØ. til 17 Favne, derfra 2 1/2 Kml. mod SØ. til 20 Fv. hvidt Sand, og derpaa til 200 Fv. uden Bund. Pladsen for 11 Fv. Stedet: 22° 45' 30" N. Br. 78° 34' 0" V. Lgd. Da der muligvis findes mindre Vand paa Banken, bør man ikke komme i Nærheden af den uden at holde Loddet gaaende.

Guinchos Cay V. I Old Bahama Channel er 6 Fv. Grunden paa 22° 42' 30" N. Br. 78° 17' 30" Ø. Lgd. forgæves eftersøgt og derfor udtaget af Kortene.

Mouchoir Passage. Fawn Shoal. Grunden Fawn Shoal, paa 20° 51' N. Br. 71° 29' V. Lgd., er for tredje Gang omhyggeligt, men forgæves eftersøgt og derfor udtaget af Kortene.

Porto Rico V. Culebra Island. Great Harbor. Indløbet til Great Harbor, Culebra Island, er 130 Alen bredt imellem 17 1/2 Fods Grænserne. Løbet er fuldkommen sikkert for Skibe med 26 Fods Dybgaende.

Tobago. Rocky Bay. Bacolet Point. Det hvide, faste Fyr paa Bacolet Point er slukket. 11° 10' N. Br. 60° 42' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien S.-Kyst. San Maria di Leuca og San Andrea di Gallipoli. Fyrene San Maria di Leuca og San Andrea di Gallipoli ere endnu ikke formærkede over Grundene Secche di Ugento, som altsaa stadig maa undgaas ved Pejling af Fyrene.

Grækenland. Cyclader. Andros. Den 14. Marts 1902 er ved Andros Havn, paa Molehovedet, der for Indgaaende havens om Styrbord, tændt et rødt, fast Fyr, der lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 25 Fod høj Fyrpæl. 37° 50' 20" N. Br. 24° 56' 50" Ø. Lgd.

Rumænien. Constanza. Ved Constanza er Belysningen forandret saaledes:

Tønderne ved Enden af den indre Mole, der gaar i SV.-lig Retning, og ved Enden af den S.-lige Tværmole ere inddragne. De to røde Ledefyr ved Havnens N.-Side ere slukkede.

Det hvide og røde vekslende Fyr paa Enden af den gamle V.-Mole er flyttet c. 4 Kbl. S. hen til Hovedet af den nye Tværmole, som i en ret Vinkel udgaar fra Bølgebryderen. Flammens Højde: 35 Fod. Det lyser fra N. 52° Ø. gennem Ø. og S. til S. 7° V.

Paa det S.-lige Hjørne af den udvidede V.-Mole, ca. 4 Kbl. S. 56° V. fra Fyret paa Kap Constanza, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 Fod.

For Indgaaende holdes om Dagen den røde Fløjetønde og Taarnet til det hvide og røde vekslende Fyr om Styrbord, den sorte Klokkeønde om Bagbord. Om Natten staar man ind i den hvide Ledefyrlinie i N. 45° V., til det vekslende Fyr kommer i Sigte, da man drejer Styrbord over ind i Havnen, hvor man ikke maa passere Linien, det vekslende Fyr overet med det røde, faste Fyr.

Algier. Mostaganem. Et hvidt, fast Fyr er tændt mod Mostaganem N.-Moles Hoved. Flammens Højde: 24 Fod. Synsviddens: 10 Kml. Dette Fyr saavel som det røde, faste Fyr paa N.-Molens Tværmole skulde holdes om Bagbord for Indgaaende. I haardt Vejr kan man ikke stole paa, at Fyrene brænde, og man bør da ikke staa ind i Havnen.

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

Bagindien. Rangoon Flod. I Rangoon Flod har Grunden Hmawn Lumps skudt sig 2 1/2 Kbl. SSØ. ud. Lower Middle Bank Tønde er flyttet 1 Kbl. SØ. hen.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra ægyptiske Havne ved Middelhavet underkastes 2 Dages Karantæne samt Foranstaltninger til Udryddelse af Rotter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. April 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	—	—	—
Danmark	68	69 3/4	—
Norden	95 3/4	96 3/4	—
Kjøbenhavn	88 1/4	89 1/2	—
Carl	39 1/4	39 3/4	—
Dannebrog	79 1/2	80 1/4	—
Skjold	53 1/2	54	—
Urania	40 1/2	41 3/4	—
Union	88	88 1/2	—
Dampsk. af 1896	79 1/2	80 1/2	—
Østasiatiske	103 3/4	104	—
Østersøen	101	102	—
Nordsean	—	—	—
Torm	—	—	—
Gorm	—	—	—
Foren. Bugser-Selsk.	—	—	—
Dansk-russisk Dampsk. ...	—	—	—
Hejmdal	—	—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.	—	99 1/2	101
5% — — — — —	—	—	—
5% Norden	—	—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uopsig. Stats	—	98 1/2	99
3 1/2% Husejer Kreditk.	88 1/2	88 1/2	88 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	90 1/2	90 1/2	90 3/4
4% — — — 2. Serie ..	—	96 1/4	—
4% — — — 1. — ..	—	98 1/2	100
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	—	91 1/2	91 3/4
4% — — — 6 —	—	96 1/4	96 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —	—	91 1/4	93
Aktier.			
Nationalbank	—	141	141 1/2
Privatbank	—	119 3/4	119 1/2
Landmandsbank	—	122 1/4	123 1/4
Handelsbank	—	117 3/4	118 1/2
Grundejerbank	—	102	103
Burm. & Wain	—	75 1/4	75 3/4
Helsingørs Jærnsk.	—	92	94
Sukkerfabr.	110 3/4	110 3/4	111
Bryggeri Aktier	103 3/4	104	104

Vekselkurser d. 1. April 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.10	—

Notering paa Berlins Børs d. 1. April 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	100.70
3 1/10% — Boden Kredit	94.80
5% Mexikanske 1899	100.50
5% Rumænske Stats	97.20
4% — — — 1890	84.60

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

Forenede Dampskibsselskab 8,000, „Østasiatiske“ 16,000, „Carl“ 4,000, „Danmark“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Norden“ 10,000, „Union“ 2,000,

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Esbjerg.

Jærnskibs-Maskinreparationer
udføres hurtigst og sikkert
fra

C. Mollerups

Skibssmedie og Maskinfabrik.
Petroleumsmotorer og Hjulspeskrer til
Sejlfartøjer leveres.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Solinol.

En kautschukagtig Gummi,
nomtviset den bedste Opfin-
delse i Lakbranchen.

D. R. W. Nr. 46516.

— Lovlig beskyttet. —

Fortrin:

1. Besidder stor Tørreævine,
megen Haardhed og Ela-
sticitet.
2. Er i Stand til at modstaa
Vejrets Indflydelse, Alko-
hol. Syre, Saltvand, varm
Sodaopløsning.
3. Lakken, sammenreven med
Farver (ogsaa hvid og blaa
Farve) afgiver en uudslet-
telig Emaillé-Farve.
4. Denne Emaillé-Farve er
det bedste for Anstrygning
af Skibe, Jærnkonstruk-
tioner, Façader, Maskiner,
Vand- og Baderum, Wåg-
goner og til Sten- og Ce-
mentmaling.

Farver for Eksport.

1ste Bremer-Lakfabrik ved

C. H. Lørche Wwe.

Bremen.

Prøvedaaer à 2 Pd. for-
sendes overalt franko ved
Indsendelse af Kr. 3.00.

Hovedoplæg: **L. Michelsen,**

Pileallé 53.

Telef. 2905. Kjøbenhavn F.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“
Stribsklærings- og Refragningsforretning.
Havarikommissionær.
Hans Smith.
Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Esbjerg Skibsværft.

S. Abrahamson.

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskebe.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongsg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telef. 23237.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskebe til billigste
Priser.

Reparation udføres omhygge-
ligt.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 95. Nakskov.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Lanterner med Certifikat, Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,

Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.

Telef. 3681.

Fanø Sømandsskole

begynder Kursus 1ste April. Elever optages til enhver
Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,

Nordby, Fanø.

LANDMANDSBANKEN

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

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Skib til Salg.

En Jagt, 18⁰⁰/₁₀₀ Reg.-Tons, i god sejlbare Stand, har
været brugt til Stykgodsart, er at faa billig til Købs ved
Henvendelse til Mægler Christensen & Co., Svendborg.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3. Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aarhus.	Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ & 6 Fod over Vandet.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - " Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: 1½ & 2 Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 100 & 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.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som 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 besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering ufor-nøden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonnen.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller læ-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller læ-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dyb-gaa-ende og den Distance, der lods-es, og ere me-get moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand(Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Op-halingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dyb-gaa-ende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dyb-gaa-ende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lods-frihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32. For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedur efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkehøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørgeres af Lædningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddingen udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

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.)

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
 (Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
 Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
 Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
 Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
 Pejlskive.**
 Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.
PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
 COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
 Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
 Damp- & Sejlskibe,
 Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
 og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
 Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

Holm & Wonsild,

Skibsmæglere, Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provantering etc. samt, hvor dette medfører
 Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
 pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
 Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
 i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
 Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
 Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

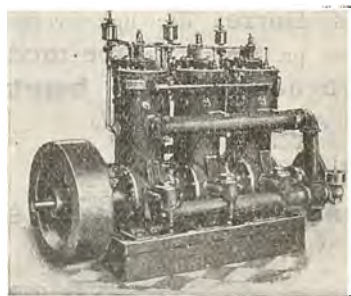
Skibsmægler,

Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

W^m. O. JENSEN.

Jærnbanegade 6. Kjøbhvn. B.



**AMERIKANSKE
 BADE-MOTORER**

fra WOLVERINE MOTOR WORKS.
 Grand Rapids. Mich. U. S. A.

Disse Benzinmaskiner leveres fra 2—80 HK.
 Fra 9 HK. med 3 Cylindre bygges Maskinerne saa-
 ledes, at de kunne sætte sig selv i Gang. Maskinerne
 kunne løbe til begge Sider. Ved en 27 HK. Maskine er
 Benzinforbruget billigere end ved en Petroleumsmotor.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika.

Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhede
 og meget høje Varmegrader, gør ved Paastrykning af Papir,
 Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Frem-
 stilles i alle Farver, er meget drøjt og hurtigtørrende.

Enefabrikanten: **Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken,**
 Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
 garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
 Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



med 12% Smørfedt
 à 77 Øre pr. Pund.



med 2% Smørfedt
 à 63 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør.
 og som i rart Tilstand kan bruges til Gømsyr.

Faas overalt.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotta.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 8560.

Emil Hansen, Holbergsgade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 2.

Fotografier af forskellige danske Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt** og **billigt**.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersén.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 3. April 1902. — Overrettsdom. — Mæglerforhold i danske Havne. — Ny Vareafgift i Cadiz. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — „Siam“s Sammenstød med „Andrea Vagliano“. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 15.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. April 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. LAUB.
St. Kongensgade 24.

Telefon 1027.
Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

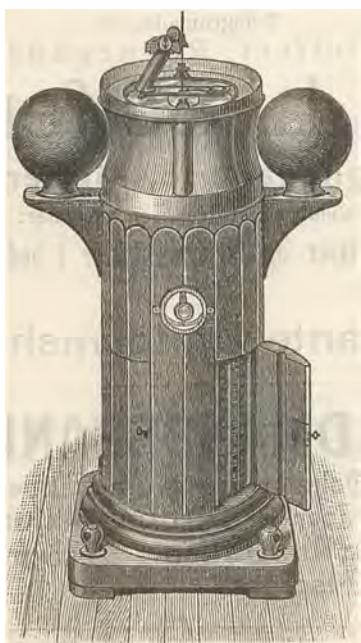
Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,

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
flad Rose med
Grader.



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Patent Lod-
demaskiner,
komplet.
Azimuth &
Peil-
instrumenter
efter forskellige
Modeller.
Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine
Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter
med Certifikat
fra Kews 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
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNENDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af *Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.*

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: **Lehmann.**

HILMAR LEHMANN,
Helsingør.



N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Hørrer Skibestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

**J. CHR. PETERSENS
PAPIRHANDEL,**
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreforhandlere Rabat.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.



R. U. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177.

Telefon 2503.

Største Forretning

i udenlandsk

**Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.**

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telef. 19583.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.



De Danske Svineslagteriernes
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påstrykt selve Om-
slagepapiret.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

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 besørges.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine }

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmeister &
Waine Maskin- og Skibsbyggeri.

Kjøbenhavn, d. 10. April 1902.

I vort forrige Nummer omtalte vi en amerikansk Dom, der havde tilkendt en Matros, der under Rejsen havde brækket sit Ben, og som, da Benet ikke kunde vokse sammen, efter Ankomsten til St. Francisco maatte have det amputeret, en Erstatning af 3,000 Dollars hos Rederiet. Denne Dom, der har vakt betydelig Opsigt, er af „Shipping Gazette“ for d. 3. April gjort til Genstand for nærmere Omtale. Bladet udtaler, at hvis denne Dom, som det synes, skal være grundet paa almindelige Principer, fælles for Amerika og England, da kan man ikke uden videre anerkende Resultatet. Hvad først Kaptajnens Pligt til, da han ikke kunde faa Matrosens Ben sat sammen, at anløbe nærmeste Havn, der var 480 Kvartmil borte, da maa det erindres, at Kaptajnen havde helbredet de andre Beskadigelses, som Matrosen havde faaet, og det maa derfor antages, at han havde en vis Erfaring i den Retning; det synes derfor at være haardt at sige, at han undlod at søge nærmeste Havn alene af Tidshensyn, skønt han mente, at det vilde være uheldigt for Matrosen, idet det lige saa vel kan antages, at det har været hans Opfattelse, at Matrosens Tilstand ikke blev mere forværret ved at fortsætte Rejsen. Naturligvis skal man ikke indskrænke en Førers Pligt til at sørge for Hjælp til beskadigede Folk, men der bør gives Føreren Ret til frit at bestemme, hvad han anser for heldigst.

Paa et andet Punkt er „Sh. Gaz.“ heller ikke enig med Dommen, nemlig med Hensyn til Rederiets Ansvar for Førers Pligtforsømmelse. At gøre Rederiet ansvarligt for en Pligtforsømmelse, der, som i dette Tilfælde, falder udenfor Skibets Navigering og Ledelse, synes der ikke at være nogen rimelig Grund til, og dette er heller ikke overensstemmende med engelsk Ret.

Man antager i Almindelighed, at naar en Skibsreder overdrager en Mægler at bortfragte et af Rederens Skibe paa bestemte Vilkaar, saa er Mægleren ikke berettiget til at gaa udenom disse Vilkaar. Nu har imidlertid, skriver „Fairplay“, i England en Dommer ved Behandlingen af en Sag vedrørende et Dampskib udtalt sig for, at en Mægler under visse Omstændigheder kan undlade at tage Hensyn til den Ordre, han har faaet om at bortfragte Skibet til at laste i én Mellehavn, ved at bortfragte det til at laste i to. I det her foreliggende Tilfælde vilde Rederen bortfragte Skibet til at laste en Ladning Trælast i Montreal og i en Havn mellem denne Plads og Quebec for en Fragt af 45 sh. pr. Ton. Mægleren havde kun Tilbud om én Fragt til 45 sh. pr. Ton, og for at faa den, maatte man give Valg mellem to Mellehavne. Han sluttede saa paa denne Betingelse og det var for at faa Godtgørelse for det Ophold og de større Udgifter, som dette Certeparti medførte for Rederen, at denne anlagde Sag. Dommeren gav Rederen Medhold, fordi det var godtgjort, at der kunde være sluttet andet Certeparti og til højere Fragt, skønt han indrømmede, at Mægleren havde været i god Tro, da han antog, at der ikke kunde slutes gunstigere for Rederen, end der var sluttet. Men Dommeren tilføjede, at hvis det var bleven godtgjort, at det Certeparti, der var sluttet, havde været det eneste, der kunde opnaas paa det paagældende Tidspunkt, vilde Dommen have givet Mægleren Medhold. Denne Udtalelse er mærkelig, idet den jo gaar ud paa, at hvis der paa nævnte Tidspunkt ingen anden Ladning havde været i Markedet, vilde Mægleren ikke være bleven gjort ansvarlig for at have sluttet til to Mellehavne i Stedet for til én. Naar Mægleren gaar fri i dette Tilfælde, hvorfor skulde han saa ikke gøre det, om han sluttede til tre eller endog til et halvt Dusin mellem-liggende Havne. Hvor er i saa Fald Grænsen? Spørgsmaalet har megen Betydning for Skibsredere og selvfølgelig overordentlig Interesse for Skibsmæglere. Hidtil

har man antaget, at der ikke i noget Punkt maatte afviges fra Rederens Ordre; dette har været et ufravigeligt Princip.

Naar Rederen, fortsætter „Fairplay“ i sin skarpe Kritik af denne Dom, giver Mægleren Fuldmagt til at slutte til den bedst opnaaelige Fragt og paa gængse Betingelser, er Mægleren naturligvis stillet frit. Men naar han faar Ordre om at slutte til 15 sh. pr. Ton, har han ikke Ret til at slutte til 14 sh. 11 $\frac{1}{2}$ d., og naar der er forudsat en særlig Betingelse, maa han enten slutte med denne eller ikke slutte. Det vilde være skadeligt for Forretningstilværet, om Mæglerne kunde afvige blot det mindste fra de Ordre, de har modtaget. I det her omtalte Tilfælde indrømmede Mægleren at have handlet imod de Ordre, han havde faaet, men hævdede, at Certepartiet ikke havde medført Tab for Rederen, men at Damperen derimod, om det ikke var blevet sluttet, vilde være bleven opholdt nogle Dage — som om det var billigere at betale Havnepenge i to Havne end i én! Dette er virkelig et ejendommeligt Forsvar. Skal Rederen da miste Rettigheden over sin Ejendom, for hvis Ledelse han bærer Ansvar, og ved Fragtafslutninger tilside-sættes af Mægleren, der kun er interesseret i den Provision, de giver. Denne Tanke er selvfølgelig urimelig, men den her omtalte Sag er tilvisse en af de besynderligste, der længe har været for Domstolene.

I Anledning af vor Besvarelse i dette Blads No. 5 af et Spørgsmaal om Forstaaelsen af Udtrykket løbende Arbejdsdage i Certepartier, skrives til os fra sagkyndig Haand:

„Deres Besvarelse, som gaar ud paa, at Regnvejr fritager Aflader eller Modtager for at lade eller losse, og at løbende Arbejdsdage ikke kan regnes under saadanne Forhold, er sikkert ikke ganske korrekt, idet der foreligger Domme for, at Udtrykket „løbende Arbejdsdage“ ikke giver Modtageren Ret til at fradrage Regnvejr-dage.

Da Modtager og Aflader i mange Tilfælde sikrer sig imod, at Regnvejr-dage medregnes under Liggedage ved i Certepartierne at forlange indført Klausuler som „Weather working days“, „Weather permitting“, „Wetter dienend“ eller „Vejret tilladende“, kan der vist ikke være nogen Tvivl om, at disse ogsaa er paa det rene med, at Liggedagene uden saadan Tilføjelse regnes som løbende eller paa hinanden følgende — Søn- og Helligdage naturligvis undtagne.

Iøvrigt er en Arbejdsdag vel nærmest en Dag, paa hvilken der skal arbejdes, og ikke en Dag, paa hvilken der kan arbejdes.“

Under Overskriften Sammenslutning skriver en Dampskibsreder i „Norges Sjøfartstidende“ følgende, som vil læses med Interesse, selv om det ikke har øjeblikkelig praktisk Betydning for danske Redere:

Som bekendt har Fragtmarkedet det sidste Aars Tid arbejdet under Fragtsatser saa trykkende, at en Del Skibe har foretrukket at lægge op. Om f. Eks. samtlige skandinaviske Dampere i Størrelsen op til 12/1400 Tons Dødvægt vilde lægge op, saa vilde Følgerne i Form af en rask Fragtstigning, f. Eks. i Træmasse-, Is- og Stentræden ikke udeblive. Og selv om det skulde være vanskeligt at faa alle til at enes angaaende Oplægning, saa er det dog ikke udenfor Mulighedens Grænser, thi en Gang bliver Rederne nok træt af at slide paa deres Skibe og fragte Varer over Søen uden Avance.

Imidlertid er der ogsaa et andet Middel, som mulig kunde benyttes med Held. Det var, om de skandinaviske Redere slog sig sammen om at holde Minimumsrater i Træmasse-, Is- og Stentræden. Blev der angaaende dette Punkt Enighed, vilde efter al Rimelighed en Bedring

indtræde; thi disse Markeder trænger til smaa Skibe og har vanskelig ved at benytte større Fartøjer, selv om disse skulde blive langt billigere.

Begrænsede man til Eks. foreløbig en saadan Sammenlutning forsøgsvis til norske og svenske Trædamper, skulde man da ikke tro, at der var Mulighed for en hurtig Realisation af Tanken, thi disse Skibes Antal er ikke flere, end at Tingen med lidt god Vilje lod sig ordne.

Allerede til dette Aars Issæson turde en saadan Organisation kunne komme til at virke, thi det er vel næppe tvivlsomt, at der er en hel Del Eksportører, som endnu ikke har dækket deres Behov af Tonnage, og at der endnu kommer mange Ordre i Markedet foruden de allerede frembudte.

Under enhver Omstændighed vil en tilbageholdende Holdning fra Redernes Side ikke være uden Virkning, thi Trædamperne kan nu en Gang ikke godt undværes i Istraden.

Vi tillader os at opfordre Kolleger blandt Dampskibsredere til at udtale sig om de her forebragte Spørgsmaal.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe tilskriver os:

Da det synes, som om enkelte Mæglere paa mindre Pladser aldeles ikke er paa det rene med, hvad der til forskellige Tider er gangbar Fragt for Smaaskibe, men fremkommer med de latterligste Minimumstilbud, maaske under Opgivende af, at det er umuligt at erholde mere, at det er det eneste Tilbud o. s. v., og derved presser enkelte mindre principfaste og selvstændige Skibsførere til at acceptere umulige Rater, uden Tanke for at Føreren ikke faar nogetsomhelst Udbytte af Rejsen, anmoder Afdelingen sine Medlemmer om saa vidt mulig ikke straks at slaa til ved det første Tilbud af en Fragt, som ved første Øjekast ses kun at ville give Tab, og kraftig indvirke paa saavel inden- som udenlandske Kolleger, saaledes at disse gaar med til vore Bestræbelser for at erholde Fragter, som i hvert Fald kan give et beskedent Udbytte.

Med Hensyn til Lavmaal paa Fragter, da staar atter Horsens som et lysende Eksempel, idet der derfra allerede for c. 3 Uger siden er fragtet Skibe for Foderbyg til østlesvigske Havne til 12 Øre pr. Centner, hvilket som bekendt kun giver 9 à 10 Øre for almindelige Kornvarer, og tilbydes der daglig Skibe derfra til samme elendige Rate.

Cunard-Selskabets Damper Etruria ankom forleden Dag til Liverpool, bugseret dertil fra Azorerne. Da den, paa Rejse fra New York til Liverpool, var fire Dages Rejse fra først nævnte Plads, fik den Brud paa Skrueraksen og mistede Roret. Den drev hjælpeløs i sydlig Retning, henimod Azorerne, da den mødte Damperen William Cliff, paa Rejse fra New York til Liverpool. Af denne bugseredes den til nærmeste Havn, Fayal. Da Cunard-Selskabet fik Underretning om Havariet, sendte det to kraftige Bugserbaade til Fayal, hvortil de ankom efter en hurtig Rejse. De begyndte nu Bugseringen af „Etruria“ d. 17. Marts og afsluttede den d. 2. April om Aftenen. De assisteredes af en Bugserbaad fra Fayal, saa at Damperen, da Afgangen herfra fandt Sted, var ledsaget af tre Bugserbaade, og i Nærheden af Kanalen af yderligere to Baade. Da denne lille Flaade kom i Sigte fra Mersey, styredes „Etruria“ af en af Bugserbaadene, medens den slæbtes af to andre; desuden havde den en Baad om Bagbord og en om Styrbord. En af Bugserbaadenes Førere har beskrevet denne Bugsering fra Fayal som et strengt Arbejde, særlig paa Grund af den stærke vestlige Vind. Han siger, at en havareret Damper som „Etruria“ næsten ikke er til at styre og at

til Tider under Bugseringen vilde alle Liverpools Bugserbaade ikke have kunnet bringe den op for Vejret. Undertiden kunde man nok have bugseret den hurtigere, men man vilde saa have avanceret i fejl Retning. Bugseringen var først i den ene og saa i den anden Retning, saa at man avancerede meget smaat, paa en enkelt Dag saaledes kun 53 Kvm.

Af den i vort sidste Nummer omtalte Bekendtgørelse fra Indenrigsministeriet om Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe, er i den forløbne Uge gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart uddelt et stort Antal Eksemplarer. Vi gør atter opmærksom paa, at Eksemplarer gratis kan afhentes paa Repræsentationens Kontor, St. Annæ Plads 26 her i Byen, og hos samtlige Kredsformænd i Dansk Sejlskibsrederi-Forening og i dennes Afdeling for mindre Skibe.

Der er i disse Dage her i Byen dannet et Aktieselskab til Udnyttelse af en Opfindelse af Skibsfører Fr. Carl Ishøy. Den gaar ud paa at afløse den enkelte Skruer, der nu anvendes paa Dampskibe, med flere mindre, og at anbringe disse under Skibet, dels under Forparten, dels under Bagparten. De Ulemper, der er forbundne med den nuværende Anbringelse af Skruen under Skibets Agterende, tilsigtes herved fjernede; saaledes vil det undgaas, at Skruerbladene, naar Damperen svajer ud fra Bolværket, kolliderer med dette og slaas af; ligeledes at Skruen i Søgang kommer ud af Vandet og derved forårsager Skade paa Maskinen. Desuden antages det, at yderligere Fordele vil være forbundne med den ny Opfindelse. De forreste Skruer menes saaledes at ville suge Bovvand ind under Skibet og derved formindske Vandets Modstand, og Skruerne kommer til at arbejde dybere nede i Vandet.

Et Udvalg, bestaaende af Kaptajn Jacob Holm, Overmaskinmester A. J. Berg og Sagfører Peschardt, har siden i Efteraaret været nedsat for at fremme denne Sag. Det har tilvejebragt de fornødne Midler til Tegningernes Udførelse og har nu fra Strandmøllens Maskinfabrik indhentet Tilbud paa Bygning af en Forsøgsbaad, der vil faa en Længde af c. 40 Fod og et Dybgaende af $3\frac{3}{4}$ Fod; dens Pris vil blive c. 45,000 Kr. — Det nu dannede Selskab skal bygge denne Baad og udtage Patenter paa Opfindelsen. Dets Kapital bliver 100,000 Kr.; Opfinderen faar som Honorar en Fjerdedel af Aktierne.

Føreren af Barkskibet „Claudia“ af Marstal, Kaptajn Simonsen, der i Nordsøen bjærgede seks Fiskere fra Harboøre, har faaet Medaillen for ædel Daad.

Den 1. Juni d. A. fratræder Kommandør Holbøll efter Ansøgning Posten som Lodsinspektør ved Kjøbenhavns Lodseri, der s. D. overtages af den nuværende Chef for Marineministeriets Admiralitets-Kontor, Kaptajn P. J. Paulsen.

Vi henleder vore Læses Opmærksomhed paa en meget praktisk og vigtig Opfindelse paa Søfartens Omraade, nemlig et Apparat, de Vo's Patent, til øjeblikkelig Løsgøring og Udsvingning af Redningsbaade.

Baadskrabberne, hvori Redningsbaaden har sit Leje, er nemlig paa en praktisk Maade arrangeret saaledes, at de falder væk under Baaden kun ved Overflytning af en Skiftearm. Denne Skiftearms Overflytning, der selvfølgelig kun er af et Sekunds Varighed, bevirker desuden at Baadsrudderne løsgøres, saa Baaden hænger i Taljerne, klar til Udsvingning.

Udsvingningen sker ved Omdrejning af et paa den ene David anbragt Tandhjul, hvilket kan besørjes af kun én Mand. Begge Daviderne er nemlig forbundne med hinanden med en solid Staalstang fra Hoved til Hoved, saa de begge følges ad. Ingen „Guider“ behøves og selv under stærk Rulling kan Daviderne ikke tage Overmagten, som jo ellers ofte hænder.

I flere Tilfælde, hvor Dampskibe har haft stærk Slagside, er Redningsbaadene paa begge Sider blevet udsvinget paa under et halvt Minut.

Dette i sit Slags enestaaende System er allerede blevet indført i en Mængde Dampskibe. Det viser sig at være meget hensigtsvarende; og det bedste Bevis paa dets praktiske Nytte er, at det nu benyttes af de fleste Landes Mariner og af de største Dampskibsselskaber.

Her i Landet er det indført om Bord i en Del af De danske Statsbaners og Det forenede Dampskibsselskabs Skibe; dets sidst byggede Dampskib „Oscar II“ har faaet 14 Baade forsynede med denne praktiske Opfindelse.

Cunard Line, Great Eastern Railway Co., Wilson Line, Neptun Line, Huddart Parker Line og Neue Dampfer Co. har købt Retten til at anbringe Patentet om Bord i deres Skibe. Efter den store franske Passagerdamper „La Bourgogne“s Undergang, hvorved Hundreder af Mennesker fandt Døden, bestilte Rederiet Compagnie Générale Transatlantique 100 Sæt af De Vo's Patent og disse er nu anbragte paa alle Selskabets ny Baade.

Enhver Sømand véd, hvad der kræves af Tid, Folkehjælp og haardt Arbejde, specielt i Søgang, for at løsgøre, løfte og udsvinge en stor Redningsbaad. Med De Vo's Patent kan dette udføres i største Søgang af én Mand paa $\frac{1}{2}$ Minut uden Fare for Liv og Baad.

Hr. Hilmar Lehmann i Helsingør har overtaget Generalagenturet for Danmark og giver alle nærmere Oplysninger.

To Voldgiftskendelser om Forstaaelse af Certeparti.

Den permanente Voldgiftskomite i Kjøbenhavn til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscertepartier har afsagt Kendelse i de to første Sager, der har været indankede for Komiteen. Denne bestaar af Grosserer Villiam Callesen, Overretssagfører Axel Damm og Skibsreder D. Torm.

De faktiske Omstændigheder i den ene af Sagerne var følgende:

Ved Certeparti af 28. Februar 1901 fragtede Firmaet P. J. Thorsteinsson & Co. af Kjøbenhavn af Skibsreder Philip Jørgensen af Thurø Skonnert „Mine“, 121¹⁶/₁₀₀ R.-T. Netto, saaledes at dette Skib senest d. 20. Marts s. A. skulde være ladefærdigt i Kjøbenhavn, der indtage Ladning, afgaa til Island, hvor Skibet forbliver til Befragterens Disposition til Transport og/eller Spekulationsfart paa Island indenfor visse Grænser, eller til Mellemture til U. K., Norge eller Kjøbenhavn og retur til Island, hvorfra Skibet dog skulde ekspederes sidste Gang d. 30. September 1901 til god og sikker Havn efter nærmere angivne Regler.

I Fragt skulde der betales 67 $\frac{1}{2}$ Kr. pr. Netto Reg.-Ton, hvis Skibet ekspederes sidste Gang fra Island efter d. 15. September. Endvidere var det i Certepartiet bestemt, at hvis Skibet sidste Gang ekspederes efter d. 30. September, skulde der betales 50 Kr. i Overliggedags-Godtgørelse for hver overskydende Dag, og at Befragterne godtgør Skibet Tillægspræmien efter Svendborg Sjøassurances Love for Ophold i Island efter d. 31. August, alt efter Skibets Assuranceværdi.

„Mine“ led i September Maaned Havari, saa den maatte søge Nødhavn, hvorved der medgik ialt 7 Dage;

den ekspederes sidste Gang fra Island d. 7. Oktober 1901, og den var endelig udlosset efter Returrejsen d. 16. November s. A.

Efter en af Befragterne fremlagt Fragtopgørelse mener de kun at skyldes Rederiet 146 Kr. 27 Øre til Rest i Henhold til fornævnte Certeparti. Denne Opgørelse vilde Rederiet ikke anerkende, idet det mente at have til Gode 737 Kr. 11 Øre i Henhold til en af det fremlagt Fragtopgørelse. Differencen hidrører — bortset fra uvæsentlige Kursdifferencer og deslige — derfra, at Befragterne forment, at da det skyldes fornævnte Havari, at „Mine“ først ekspederes d. 7. Oktober, medens den formentlig ellers vilde være bleven ekspederet d. 30. September, har Rederiet ikke Krav paa følgende af det paastaaede Beløb: 1) Overliggedags-Godtgørelse, 7 Dage à 50 Kr., 350 Kr.; 2) 2 pCt. Tillægspræmie til Svendborg Sjøassurance 402 Kr., idet Rederiet kun kan have Krav paa 1 pCt. 201 Kr., saa at altsaa Differencen, 201 Kr., er i Disput. Endvidere har Befragterne debiteret Rederiet for „Arbejdspenge i Lasten i Bergen“, 50 Kr. 30 Øre, mod hvilket Beløb Rederiet protesterede under Henvisning til Certepartiet.

Voldgiftskomiteen finder, hvad denne sidst nævnte Post angaar, at Befragterne med Urette har debiteret Rederiet for nævnte 50 Kr. 30 Øre. Har Befragterne ønsket Løsningen fremmet, maa de ogsaa selv betale derfor. Hvad Posterne 1 og 2 angaar, formener Komiteen, at det i Disput værende Certeparti paa flere Punkter er uklart og navnlig lider af den store Mangel, at der ingen udtrykkelig Bestemmelse findes om, hvad der skal gælde i et Tilfælde som det her omhandlede; men rent bortset fra, at det ikke er givet, at „Mine“, hvis intet Havari var indtraadt, vilde være bleven ekspederet fra Island senest d. 30. September, maa Komiteen udtale, at det aabenbart er urigtigt, som paastaaet af Befragterne, at det afgørende skal være, om Afgangen fra Island er forsinket ved Befragternes Dispositioner. Hvis „Mine“ var bleven opholdt ved Storme, vilde saadant ikke være paa Grund af Befragternes Dispositioner, og dog maatte de da betale 50 Kr. pr. Dag. Det samme maa under Certepartiets Tavshed gælde om Forsinkelse ved Havari, saa meget mere som Befragterne fastholdt Ordren om yderligere Rejse. Komiteen formener derfor, at Rederiet har Krav paa de paastaaede 350 + 201 Kr.

Paa den anden Side maa det anses for en naturlig og retfærdig Betingelse for Kontrakten, at „Mine“ virkelig var til Befragternes Disposition, hvad den jo ikke har været, saa længe den var under Havari. Som Følge heraf vil der i det Beløb, der efter foranstaaende tilkommer Rederiet, nemlig Saldo efter Befragternes Opgørelse, der findes at burde lægges til Grund, 146 Kr. 27 Øre, Overliggedags-Godtgørelse 350 Kr., Arbejdspenge i Bergen 50 Kr. 30 Øre, yderligere Assurancepræmie 20 Kr., ialt 747 Kr. 57 Øre, være at fradrage beregnet Fragt for 7 Dage, hvilket Beløb udfindes at være 246 Kr. 69 Øre. Saldoen i Rederiets Favør bliver saaledes 500 Kr. 88 Øre. Det findes rigtigst, at Befragterne svarer Renter à 5 pCt. p. a. af dette Beløb fra d. 4. Januar 1902, den Dag Sagen indbragtes for Komiteen. Sagens Omkostninger, 60 Kr., betales med Halvdelen af hver af Parterne.

Den anden Sag, i hvilken Komiteen har afsagt Kendelse, var indanket af de samme Parter i Anledning af en ganske lignende Disput. Den angik den af Firmaet Thorsteinsson & Co. fragtede, Skibsreder Jørgensen tilhørende Skonnert „Hans Emil“, 92⁸⁰/₁₀₀ Reg.-Tons Netto. Skibet var fragtet paa ganske tilsvarende Betingelser som i den ovenfor omtalte Sag. Fragten var 65 Kr. pr. Netto Reg.-Ton, hvis Skibet ekspederes sidste Gang fra Island efter d. 31. August, men senest d. 15. September, og 70 Kr. pr. Netto Reg.-Ton, hvis det ekspederes fra Island sidste Gang efter d. 15. September, men senest d. 30. September. Ekspederes

Skibet efter d. 30. September, skulde for hver overskydende Dag betales 40 Kr. i Overliggedags-Godtgørelse.

„Hans Emil“ led paa en Rejse fra Norge til Island Havari, saa den blev forladt i Søen mellem Færøerne og Island d. 19. Juli 1901. Den blev senere indbjærget til Aberdeen og repareret og klar til Afgang derfra d. 16. September. Den ekspederedes sidste Gang fra Island d. 6. November 1901 og var endelig udlosset efter Returrejsen d. 4. December s. A.

Befragterne mente at skyldte Rederiet 2,890 Kr. 74 Øre til Rest i Henhold til Certepartiet, medens Rederiet mente at have til Gode 5,606 Kr. 74 Øre. Differencen, 2,716 Kr., hidrører fra, at Befragterne har debiteret Skibet for 2 pCt. Ekstrapræmie af Returlasten 484 Kr.; at de kun har krediteret Fragten efter 65 Kr. pr. Reg.-Ton i Stedet for efter 70 Kr., Forskellen udgør 464 Kr.; at de ikke har krediteret Skibet for 37 Overliggedage 1,480 Kr.; at de kun har krediteret Skibet $\frac{1}{2}$ pCt. Ekstrapræmie i Stedet for 2 pCt., Forskellen udgør 288 Kr. — Til Grund for disse Poster ligger den Betragtning, at „Hans Emil“ har været under Havari i 59 Dage og vilde have været ekspederet sidste Gang fra Island saa mange Dage tidligere, hvis Havari ikke var indtraadt.

Voldgiftskomiteen kommer, med ganske samme Motivering som i den ovenfor refererede Sag, til det Resultat, at Rederiet har Krav paa de paastaede 2,716 Kr., men at der i det Rederiet tilkommende Beløb, nemlig foruden disse 2,716 Kr. Saldo efter Befragternes Opførelse 2,890 Kr. 74 Øre, ialt 5,606 Kr. 74 Øre, bør fradrages Fragt for 59 Dage, 1,809 Kr. 94 Øre, saaledes at Saldoen i Rederiets Favør bliver 3,796 Kr. 80 Øre. Befragterne svarer derhos Rente à 5 pCt. p. a. fra 4. Januar d. A. De vil fremdeles i Fragt af Tømmer og Brædder fra Liverpool til Aalborg have at betale 30 sh. Voldgiftsomkostningerne, 90 Kr., betales med Halvdelen af hver af Parterne.

Literatur.

Fra Meteorologisk Institut har vi modtaget Oversigt over Isforholdene i de arktiske Have i 1901, bearbejdet af V. Garde.

Det ses, at Institutets Bestræbelser for at tilvejebringe Oplysninger om Drivisen i de arktiske Have i 1901 har vundet ikke ringe Støtte, saa at der foreligger ret fyldige, om end ikke udtømmende, Oplysninger fra de nordatlantiske Ishave og nogle Oplysninger fra Bering-Hav og Bering-Stræde, hvorimod der fuldstændig mangler Oplysninger fra Ishavet nord for Bering-Stræde. Det Ideal, som skulde naas: at ingen Ishavsfarer ender sin Fart uden at tilstille det danske meteorologiske Institut, i dets Egenkab af Centralanstalt for Ismeddelelser fra de arktiske Have, Beretning om de Isforhold, som han har mødt, er endnu fjærnt. Dette fremgaar af nogle Kort, der ledsager Teksten, og som er rigeligt isprængte med Ordene „St. of ice unkn.“ (Isforholdene ubekendte), hvilke Ord skulde være en fornyet og indtrængende Opfordring bl. a. til alle Ishavsfarere om ikke at sky den Ulejlighed, som er forbunden med at indsende saa mange Oplysninger som muligt om Isforholdene i de arktiske Have.

Beretningen indeholder som sædvanlig i dansk og engelsk Tekst udførlige Meddelelser om Isforholdene i de arktiske Have i det forløbne Aar, ledsagede af Kort. Det siges, at Isforholdene i 1901 — aldeles bortset fra andre medvirkende og forud uberegnelige Aarsager — maa antages at faa en ugunstig Indflydelse paa Isforholdene omkring Island og Grønland i indeværende Aar.

Af Observationer er fra danske Dampskibsførere anstillet og indsendt 11, fra danske Sejlskibsførere 14. Til disse og til de øvrige Skibsførere m. fl. og Institu-

tioner, der har indsendt Oplysninger, retter Institutet sin bedste Tak.

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der kun ringe Forandring at spore nogetsteds. I Anledning af Paaskehelligdagene indtraadte der hist en lille Bedring og her en lille Nedgang, men gennemgaaende er alt uforandret flovt, naar lige undtages Sortehavet og omliggende Distrikter, der har vist en Del Livlighed med opadgaaende Tendens, og har navnlig Sulina og Donauen fragtet betydeligt, men kun pr. April og Maj. Ligeledes andetsteds indskrænker Afslutningerne af Tonnage sig næsten udelukkende til disse Maaneder, idet Raterne for senere Terminer, som omtalt forrige Gang, stadig er i den Grad tarvelige, at de ikke er værd at røre ved saa lang Tid i Forvejen.

I La Plata Markedet, som jo for kort Tid siden var stærkt trykket af en Mængde prompt Tonnage, er der nu indtraadt lidt bedre Forhold, idet en stor Del af Baadene er blevne sluttede, dels fra La Plata og dels fra Sydamerikas Vestkyst, rigtignok til daarlige Fragter, men Luft har det i hvert Tilfælde givet, og da Majshøsten efter de sidst modtagne Beretninger lover godt, er Markedstonen pr. Maj/Juni nogenlunde fast; dog gøres der kun yderst faa Forretninger.

Nordamerika er stadig stille for enkelte Rejser, derimod synes der at være bedre Begær for Baade i Maanedsfragt til transatlantisk Fart, navnlig for Levering om nogle Maaneder, og er der herfor betalt indtil 3/9 pr. Ton Dødvægt for et Tidsrum af 1 Aar. Dette skulde være et godt Tegn, og det er jo hovedsagelig ogsaa Amerika, man maa se hen til som den Kant, hvorfra en saadan Bedring skal komme, der ogsaa kan have en gavnlige Indflydelse paa de andre Markeder. Imidlertid lader der sig intet sige om Efteraaret endnu. Fremtiden ligger skjult, men begynder Nordamerika først at melde sig som Befragter, har man før set, hvor hurtigt der er indtraadt en almindelig Bedring Verden over.

Det østlige Marked er stille, og med Undtagelse af Rishavnene har Raterne overalt en nedadgaaende Tendens. Fra Bombay noteres kun 12/6 à 13/ pr. April/Maj til udsøgt Havn og fra Calcutta 21/3 à 22/6 for Hørfrø til U. K. eller Kont. Kulfragterne er uforandrede paa Basis af $5\frac{1}{2}$ Rupees til Bombay, $5\frac{1}{4}$ til Kurrachee. Fra Rispladserne er sidst betalt 21/9 O. C. pr. Maj og 26/3 til Gøteborg fra to Lastepladser pr. April.

Sortehavet, Azoff og Donauen har alle en Stigning at opvise, og Efterspørgslen lige efter Paaskehelligdagene var livlig. Sulina har fragtet mest og betalt 10/6 „any“, 11/ Hamburg pr. Maj, medens der ved Anlægning betales 8/ à 8/6 til udsøgt Havn pr. April. Odessa er mere stille paa Basis af 7/6 à 7/9 direkte Havn. Til Kjøbenhavn er sluttet til 8/3 for prompt. Fra Donauen kan pr. April faas 11/ N. C., 11/6 Hamburg. For Erts fra Poti fragtedes nogle Dampere pr. April/Maj til 10/6 Rotterdam, 10/7 $\frac{1}{2}$ Antwerpen.

Middelhavet har ikke meget at byde paa, og Raterne er overalt tarvelige. Der slutes mest for Erts, som betaler 7/3 Sfax/Newcastle, 7/6 Avlaki/Middlesbro, 7/ à 7/3 Seriphos/Glasgow, alt med „free despatch“, hvorimod der med „full terms“ er sluttet til 9/6 Garrucha/Philadelphia, samme Rate Benisaf/Baltimore, 6/6 Tyne Dok. For Esparto kan faas 12/6 fra Bona til Leith eller Boness, og for Fosfat 8/6 Sfax/Liverpool, 9/ Gøteborg. Fra Alexandria gøres intet; endog Turbaadene har Vanskeligheder ved at faa fuld Last, selv til reducerede Fragter. Bilbao er lavere som følger: 3/10 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ Middlesbro, 4/7 $\frac{1}{2}$ Tyne Dok, 5/ Dunkirk.

Nordamerika viser ikke meget Liv. Det mest nærværdige er, at der efter længere Tids Forløb nu atter er en Smule Efterspørgsel for Dampere til hele Korn-

laster, men Raterne er lave, nemlig $1/7\frac{1}{2}$ à $1/9$ pr. Qv. til direkte udsøgt Havn, $2/$ à $2/3$ til Cork f. O. pr. April, $2/6$ pr. Maj. For Kul fra Baltimore eller Philadelphia er Raten $7/9$ à $8/$ til Genua eller Marseille, og for Fosfat er betalt $16/$ fra Tampa til Helsingborg pr. April/Maj. De kanadiske Træpladser fragter kun sparsomt, og Raterne er uforandrede $35/$ pr. f. o. w. fra Bay of Fundy, $40/$ fra Miramichi til Englands Vestkyst. Paa Netto Charter fra Golfhavn til U. K. eller Kont. betales uforandret $9/$ pr. April, desuden er der pr. Juni/Juli sluttet til $10/6$ én Havn i Middelhavet, $11/$ to Havne. For Tømmer fra Golfen sluttet saa godt som intet, sidst betalte Rate er $75/$ til Greenock pr. Maj.

Argentina Markedet er stille. For prompt Lastning er Raterne endnu lave, nemlig c. $10/$ for Buenos Ayres Lastning, $12/6$ à $13/$ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. for „handy“ Tonnage, men pr. Maj/Juni kan faas $15/$.

Østersøen er i den usleste Forfatning. De Fragter, der nu sejles for, kan kun i heldigste Tilfælde balancere med Udgifterne, men som Regel giver de Tab. Det er derfor med Længsel, at Genaabningen af de øvre Pladser i Botten imødeses, men om dette vil hjælpe noget videre foreløbig, er vist ret tvivlsomt, da der efter al Sandsynlighed vil komme store Skarer af Dampere ind i Østersøen, saa snart Havnene begynder at blive tilgængelige, og Laster er ingenlunde rigeligt til Stede. I Riga-bugten findes endnu en Del Is, og medens dette skrives er de Dampere, som er ved at søge at naa ind til Riga, endnu ikke ankomne dertil, men hvert Øjeblik kan man vente at høre, at det er lykkedes dem at komme ind. Raterne fra Riga pr. f. o. w. er tarvelige, f. Eks. $18/$ D/B. Grimsby eller Hull, Frcs. 23 Antwerpen, Dunkirk, Ghent, Frcs. $26\frac{1}{2}$ à 27 Rouen, 9 d. Havrequarter til London, Frcs. 18 Hør til Dunkirk eller Ghent, og selv hertil er Laster knappe.

Libau betaler paa Grund af smaa Tilførsler ikke over $8\frac{1}{4}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og Reval er flov paa Basis af $10\frac{1}{2}$ d. pr. Hvedequarter til London. St. Petersburg noterer samme Rate pr. f. o. w. og fra Kronstadt kan faas $18/$ à $18/6$ til Grangemouth, $19/6$ à $20/$ London. Desuden noteres $20/$ Hernøsand/Grangemouth, $27/6$ Torneå/Wisbech, $22/6$ Åbo/London, $20/6$ Gefle/London. Fra Kotka til London er der sluttet til $22/6$ D/B. $\frac{1}{3}$ Boards pr. f. o. w. For Sleepers fra Windau eller Riga noteres $5/9$ til Grangemouth, $7/9$ Ardrossan.

Kulfragterne viser næsten overalt en Nedgang, men en Trøst er det, at Ekspeditionerne næsten overalt er gode, navnlig paa Østkysten. Raterne fra Firth of Forth til Østersøen er skandaløst lave; der er sidst betalt og betales fremdeles $3/9$ à $3/10\frac{1}{2}$ Swinemünde, $4/$ Riga, $4/3$ à $4/4\frac{1}{2}$ Kiel, $4/$ Kjøbenhavn, $4/6$ à $4/7\frac{1}{2}$ Wismar, $4/$ Pillau, $4/3$ Ystad, $4/$ Malmø eller Helsingborg. Fra Tynen eller Blyth til Østersøen er Fragterne omtrent det samme, og er der desuden sluttet til $3/6$ à $3/9$ Hamburg, $5/4\frac{1}{2}$ à $5/7\frac{1}{2}$ Genua, $5/10\frac{1}{2}$ Alexandria. Fra Cardiff betales $4/9$ Kjøbenhavn, $5/$ Kronstadt, $6/$ Genua, $5/9$ Port Said, $6/$ Alexandria, $9/$ Aden, $12/$ Singapore, $17/$ Hongkong, $6/6$ Las Palmas, $11/$ La Plata, Buenos Ayres eller Monte Video.

Mæglerforhold i Aalborg.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ No. 11 for d. 13. ds. anmoder Kredsbestyrelsen for Nordjylland alle Skibsførere, saavel Medlemmer som ikke Medlemmer af „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe“, til i „deres egen saavel som Foreningens Interesse“ at benytte d'Hrr. Søborg & Bentin her i Byen som Mæglere.

I Skibsførernes egen Interesse vil vi undertegnede Mæglere blot gøre opmærksom paa, at de Skibs-

førere, der benytter os, altid er sikre paa Fragt ud herfra (naar der da findes noget fra de herværende Cementfabriker), og ikke hos os skal ligge i Tørn for at blive sluttede, men kan faa de Fragter, der passer dem bedst. Det er vel overflødig at tilføje, at d'Hrr. Skibsførere gennem os opnaar akkurat den samme Fragt og de samme Betingelser som gennem vore Kolleger. Skal der være Tale om Indrømmelser eller Afvigelser til Fordel for Skibsførerne, vil disse antagelig lettere opnaas gennem os.

Aalborg, d. 25. Marts 1902.

Peter M. Simoni.

P. K. Hansen.

Vi har forelagt denne Skrivelse for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe og har derefter fra denne modtaget følgende:

Med Hensyn til ovenstaaende Skrivelse fra d'Hrr. Mæglere i Aalborg kan Afdelingen oplyse, at den paa Generalforsamlingen vedtagne Beslutning om paa enkelte Pladser at holde sig til én Mægler ikke paa nogen Maade er fremkommen for at skade andre Mæglere paa disse Pladser, eller for at komme disse tillivs, men kun for at hæmme den ødelæggende Konkurrence mellem Skibsførerne indbyrdes, og for om mulig at holde Smaafragterne over et rent tabgivende Minimum. At d'Hrr. Mæglere i Aalborg alle kan opnaa samme Fragt og Betingelser ved Smaaskibenes Befragtninger, tvivler Afdelingen ikke om, hvorimod vi ikke kan dømme om, hvorvidt den ene eller anden Mægler bedre end sine Kolleger kan opnaa Indrømmelser eller Afvigelser til Fordel for Skibsføreren.

Den tagne Bestemmelse gælder jo foreløbig kun for et Aar, og hvis det i dette Tidsrum skulde vise sig, at Foreningens Medlemmer ikke har haft nogen nævneværdig Fordel eller maaske Skade af Bestemmelsen, vil denne ganske sikkert blive hævet.

Smaaskipperen bliver klemt fra alle Sider, saa det er ikke uden Grund, at han gennem sin Organisation paa en eller anden Maade søger at komme ind under bedre Vilkaar; under saadan Søgen er det ikke altid let straks at finde det rette eller at gøre alle Parter tilpas.

Kiesladninger til Raa.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe tilskriver os:

Fra Aarhus afsendes aarlig en Del Ladninger, bestaaende af brændt Kies, til Fiskelejet Raa ved Helsingborg, og er Transporten fra 1. Januar d. A. overtaget af et svensk Mæglerfirma. Afdelingen gør herved sine Medlemmer opmærksom paa nogle for Skibsføreren meget uheldige Klausuler i Certepartierne for disse Ladninger, saaledes at Medlemmerne i al Fald kan være paa det rene med, hvad de gaar ind til ved at acceptere en saadan Ladning:

„Frakt Kr. 2.40 pr. Ton af 1000 Kilo in full efter den Vigt, som faststilles efter Lossningen antingen å våg vid fartygets sida eller å Jernvägsvågen vid Helsingborgs Kopparværk.

Lastningen sker skyndsammast i vanlig Tur og till lossningen åfven i Tur skall Kaptenen levera Lasten paa den Brygga, som formedlar förbindelsen mellan Fartyget og Jernvägsvagnen.

Under strejk og Lock-out regnes Liggedagene ikke. Skadesersättning för icke upfyllande detta Certeparti det kalkulerade fraktseloppet.

Skulle någon läktring förekomma i Råå sker samma för Kaptanens räkning.“

I Sandhed nette Betingelser paa en Fragt af 12 Øre pr. Centner, men der er alligevel ingen Tvivl om, at

Befragteren til enhver Tid faar Skibe; dette har da i al Fald til Dato vist sig.

Med Hensyn til Fragtens Udbetaling, da skal Skibsføreren altsaa eventuelt anerkende den Vægt, som fremkommer ved Vejning i Jærnbanevogne ved Helsingborgs Kobberværk, uden at kunne have nogensomhelst Kontrol med, om alle Jærnbanevognene bliver førte til Værket for Vejning, og maa ligeledes finde sig i at miste Fragten for alt, hvad der mulig spildes og tabes paa Vejen.

Da der undertiden kan komme c. 10 Skibe til Råa paa én Gang for Losning, og Befragteren efter Certepartiet kun kan tvinges til at losse et Skib ad Gangen, er Opholdet aldeles uberegneligt.

Bestemmelsen om Lastens Levering til Bro, som forbinder Skibet med Jærnbanevogn, gør ikke alene, at Skibet skal hive Lasten saa højt, at denne Bro naas, men ogsaa at Skibet selv skal besørge Ifyldning af Ladningen i Rummet og selv levere de nødvendige Baller etc.

Strejke og Lock-out Klausulen er ogsaa ualmindelig i vore Certepartier for smaa Skibe.

Da Vandstanden i Råa ofte er en Del varierende, undertiden fra 6½ til 9 Fod, vil det antagelig ret ofte være nødvendigt at lægte, og er da saadan Lægning for Skibets Regning, hvilket vil tage en stor Del af Fragten.

Saafremt Føreren da ikke prompt opfylder alle disse Forpligtelser, kan Befragteren ifølge Certepartiet holde ham ansvarlig og nægte at udbetale „det kalkulerede fraktbeløpet“, altsaa tilbageholde Fragten for Brud paa Certepartiet.

Generalforsamlinger.

Det forenede Dampskibsselskab

har afholdt aarlig Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Professor Torp, mindedes afdøde Tietgen og hans Betydning for Selskabet i varmt anerkendende Ord. Han forelagde derefter Beretningen for det forløbne Aar, af hvilken vi gav et udførligt Uddrag i vort sidste Nummer. Efter paa Forspørgsel at have oplyst, at Selskabet har bestilt 2 Skibe af „Oscar II“ Type, fremsatte Formanden derefter Forslag til Lovændringer, af hvilke det vigtigste gik ud paa, at Bestyrelsen udnævner og afskediger en eller flere Direktører og fastsætter disses Rettigheder og Pligter samt deres indbyrdes Stilling, og at Direktionen leder Selskabets Drift under Bestyrelsens Tilsyn og Kontrol. Ved denne Ændring bliver det Direktionen, der leder Selskabets Administration; den antager saaledes Skibsførere og øvrige Funktionærer i Selskabet.

De foreslaaede Ændringer vedtoges. Der gaves Decharge for Regnskabet. Til Bestyrelsen genvalgtes Godsejer A. F. Larsen og valgtes i Stedet for Admiral Garde og Etatsraad Adolph, der er udtraadte, Bankdirektørerne Glückstadt og Larsen.

Fra Sø og Land.

Paa Foranledning oplyser vi, at den i dette Blads Nr. 9 anmeldte Bog Konnossementet, af L. A. Grundtvig er udkommet paa Brødr. Salmonsens Forlag her i Byen.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 16. April. Paa de gennem alle 6. Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tyvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning. Der henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Britannia, Dpsk. af Gefle, har paa Rejsen fra Stockholm til Manchester brækket sin Aksel og maatte ligge 3 Dage under Øland for temporær Reparation. Skibet er ankommet hertil for Reparation.

Guldborg, Skonnert af Svendborg, afsejlede d. 1. ds. fra Svendborg, men maatte om Aftenen paa Grund af Snestorm kaste Anker udfør Refsnæs. Her mistede Skibet Anker og 17 Favne Kæde.

Snäppan, Jagt af Engelholm, kom d. 1. ds. paa Grund ved Kastrup. Flot og fortsat Rejsen.

Odessa, Jagt af Raa, kom d. 31. Marts paa Rejsen fra Helsingborg til Nysted med Sten og ildfast Ler paa Grund ved Gjedser. Flot med Assistance af Svitzers.

Margrethe, 3/m. Skonnert af Harburg, er d. 2. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Frederikshavn med Kul og Guano strandet ved Husby. Besætningen, 6 Mand, reddedes ved Raketapparat.

Orrik, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 3. ds. paa Elben bleven paasejlet af Nordd. Lloyds Dpsk. Preussen. Med Assistance af Bugserdpsk. bragtes Orrik ind i Indiahavnen (Hamburg), hvor den sank.

Jensine, Jagtskonnert af Aarhus, har paa Rejsen fra Scholwui til Aarhus med Cement været paa Grund ved Fæmø. Flot med Assistance af Lodser og ankommet til Bestemmelsesstedet ubeskadiget.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Frihavnen været i Kollision med et norsk Barkskib og senere med Kajen. Jægersborg fik Skade i Bougen.

Dpsk. Wanda, der er strandet ud for Husby, er med Ladning af 3,900 Tons Fosfat, Maskiner og Inventar solgt ved Auktion til et Konsortium for 5,300 Kr.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 20 amerikanske, 25 britiske, 1 chilensk, 4 danske, 1 hollandsk, 3 franske, 4 tyske, 9 italienske, 16 norske, 2 portugisiske, 3 russiske, 1 spansk, 5 svenske, ialt 94; Dampskibe: 20 britiske, 3 hollandske, 1 fransk, 4 tyske, 2 japanesiske, 2 norske, 2 russiske, 3 spanske, ialt 37. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 43, Kollision 2, Ild 1, sunkne 6, forladte 10, Kondemnation 19, borteblevne 13; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 4, Ild 1, sunkne 4, forladte 2, Kondemnation 11, borteblevne 4.

Om Dpsk. Orriks ovenfor omtalte Forlis indeholder „Hamb. Nachr.“ følgende:

Sammenstødet fandt Sted Kl. 10¼ Fm. paa Elben mellem Strandhavnen og Nathan Philipp & Co.s Pakhuse og havde til Følge, at Orrik sank.

Kl. 10 om Formiddagen, medens en tæt Taage tilhyllede Havnen og Elben, forlod Rigspostdamperen „Preussen“ sin Anlægsplads ved Petersenkaj for at tiltræde sin Rejse til Østasien. Slæbedamperen „Stade“ assisterede „Preussen“. Pludselig dukkede den fra Aarhus kommende danske Damper „Orrik“ frem af Taagen. Samtidig var Bremer-Barken „C. H. Wätken“ ved at fortoje og befandt sig ved Indløbet til Hansahavnen, hvorhos endvidere Hamburger-Damperen „Maceio“ havde kastet los fra Afrikakajen og befandt sig paa Sydsiden tæt ved Lille Grosbrooks Bred og stod i Begreb med at tiltræde sin Rejse til Sydamerika.

Ved dette næsten samtidige Møde af fire Skibe var der blevet skabt en Situation, der i den stærke Taage maatte blive skæbnesvanger. Da nemlig den danske Damper „Orrik“ befandt sig næsten tværs for „Preussen“, som sejlede den i Møde, brød sidst nævnte Dampskib pludselig ud fra sin Kurs og løb med sin Bagbordshov mod „Orrik“'s Bagbordside. Stødet var saa kraftigt, at den i Forhold til „Preussen“ meget lille danske Damper lagde sig stærkt paa Siden.

Paa „Orrik“ var der midtskibs ved Maskinen og Kulbunkerne blevet knust flere Jærnplader under Vandlinjen med stor Voldsomhed, saa at Vandet øjeblikkelig begyndte at trænge ind i Skibet. Efter Sammenstødet skurede „Orrik“ med sin Langside tæt op ad „Preussen“, hvorved „Orrik“'s Skanseklædning og opstaaende paa Bagbordside blev trykket ind og revet bort.

Slæbedamperen „Supero“, der var til Stede som Assistance for „Orrik“, forsøgte at slæbe den synkende Damper tværs over Saltgraven, for her at sætte den paa Grund, men dette Forsøg maatte opgives, fordi den udgaaende Damper „Maceio“ just i dette Øjeblik befandt sig foran Saltgraven.

Imidlertid var Slæbedamperen „Pollux“ ilet til og anbragte ligeledes et Slæbetov om Bord i „Orrik“. Man forsøgte nu at føre den havarede Damper over til Afrikakajen og lægge den fast her, og da man ønskede til Støtte at anbringe Skibet saaledes, at den ituslaaede Bagbordside kom til at vende ind mod Land, foretog man en Vending med Skibet. Men ved Udførelsen af denne Manøvre var der gaaet saa megen Tid til Spilde, at „Orrik“ sank, før den endnu kunde hales helt ind til Kajen. Dampskibets Bagbordside hældede sig ind mod Land, og Masterne faldt over mod Kajmuren, hvorved de begge knækkede. Mandskabet fik lige Tid til dels at redde sig over paa „Supero“, dels over

Mastestumperne at klatre i Land; om at medtage nogen af deres Ejendele kunde der ikke være Tale. Besætningen, af hvilken Styrmanden havde faaet Ansigtet læderet, blev installeret i Sømandshuset.

„Preussen“ led ingen nævneværdig Skade og kunde efter en halv Times Forløb fortsætte sin Rejse.

„Orrik“s Stilling ved Afrikakajen er forholdsvis gunstig, saa at den sunkne Dampner snart vil kunne tages op igen af en Bjærgningsdampner.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle. Skibsreder C. P. Lund, Rønne. Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Skibsreder Marius Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen</i> .
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen</i> .
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen</i> .
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft</i> .
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg</i> .
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schullz</i> .
Kjøbenhavn...	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetson</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>Axel Tønnesen</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>C. Knudsen</i> .
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen</i> .
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen</i> .
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne</i> .
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen</i> .

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen</i> , Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	„	<i>J. Schmidt</i> , Dragør.
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen</i> , Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	„	<i>J. P. Nielsen</i> , Rødvig.
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen</i> , Nyord, Stege.
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen</i> , Vordingborg.
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen</i> , Bandholm.
Bornholm.....	„	<i>H. M. Kofoed</i> , Rønne.
Midtjylland.....	„	<i>M. Christiansen</i> , Nørrebro 106, Odense.
Syddjylland.....	„	<i>Th. Nielsen</i> , Svendborg.
Østjylland.....	„	<i>W. Iversen</i> , Nyborg.
Langeland.....	„	<i>A. P. Jakobsen</i> , Rudkjøbing.
Nordjylland.....	„	<i>C. Mortensen</i> , Nørreby Mark, Bogense.
Ærø.....	„	<i>Joh. Albertsen</i> , Marstal.
Syddjylland.....	„	<i>P. Pedersen</i> , Strandhuse, Kolding.
Midtjylland.....	„	<i>S. Christensen</i> , Aarhus.
Nordjylland.....	„	<i>J. P. Christiansen</i> , Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygm. Jensens Værft, Øxenbjerg ved Svendborg, er en ny 3-m Skonnert løbet af Stablen. Skibet, der er

det 23de, Hr. Jensen har bygget, maaler 230⁶⁹/₁₀₀ Tons Brutto, fik Navnet Valkyrien og faar Hjemsted i Marstal. Firmaet Agent Petersen bliver korresponderende Reder, Kapt. P. L. Schmidt Fører.

Den ny Dampner „Skellefteå“. I „Hamb. Børsen-Halle“ skrives: Det herværende Rederifirma H. M. Gehreckens har paa Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen ladet bygge en ny Dampner, der ført af Kaptajn Hitzwebel forrige Lørdag indtraf her i Havnen.

Efter Indbydelse af Rederiet begav et Antal Herrer, deriblandt flere Fagmænd, sig i Dag om Bord paa det ny Skib for at foretage en Besigtigelse af dette.

Dampneren, der er bygget af Staal for den svenske og finske Fart, og som hovedsagelig skal benyttes som Fragtdampner, har en Længde af 200 Fod, en Bredde af 31 Fod, en Dybde af 15 Fod engl., samt en Bæreevne af 1,150 Tons D. V. paa 16 Fods Dybgaende. Paa den i Sundet afholdte Prøvetur saavel som paa den første Tur fra Kjøbenhavn til Hamburg havde den ny Dampner staaet sin Prøve fortræffeligt. Den efter Tregangs-Ekspansionssystemet meget solidt konstruerede Maskine indicerede 640 Hestekraft og gav ved 84 Omdrejninger Skibet en Fart af 10¹/₂ Knob i jævn Søgang. Ved et Forsøg med forceret Fart havde man endog med fuld Kraft bragt Hastigheden op til 11¹/₄ Knob.

Naar man allerede straks ved Ombordstigningen paa „Skellefteå“ fik et gunstigt Indtryk af Skibet, saa forøgedes dette end mere ved den nærmere Besigtigelse, idet den fortræffelige Indretning saavel som den solide Udførelse af alt øjeblikkelig maatte være iøjnefaldende for enhver Fagmand. Arrangementet af samtlige Rum er nøje gennemtænkt, hver lille Plads er udnyttet paa en absolut praktisk Maade, og hele Inventaret er ligeledes fortrinligt. Den ganske vist lille, men komfortabelt indrettede Kahyt ligger paa Brodækket, ved Siden deraf er Kaptajnens Kammer saavel som et Kammer for nogle enkelte Passagerer; bagved dette er Maskinrummet samt Kamre for Maskinister m. fl., medens Logi for Mandskabet m. m. er under Dækket og paa bedste Maade er forsynet med alt nødvendigt, saasom Vadskehuse o. s. v.

Ved hver af de store Ladeluger findes et Dampspil af største Sort; Roret saavel som Ankerspillet drives med Dampkraft.

Begge Polmasterne er forsynede med Ladebomme af passende Størrelse, saa at Ladning og Losning kan gaa hurtigt for sig. Besætningen bestaar af ialt 17 Mand. Det er udenfor enhver Tvivl, at Rederiet i „Skellefteå“ har erhvervet sig et fortræffeligt Skib, saa at man kan ønske Firmaet H. M. Gehreckens til Lykke med den ny Dampner; men heller ikke mindre kan man lykønske det Burmeister & Wainske Værft, som har leveret et i alle Henseender saa vellykket Arbejde.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom**,
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 29. Marts, best. til Windau f. o. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rosario 5. Marts, best. til Falmouth f. o. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Cardiff 14. Marts, best. til Alexandria. L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Cardiff 7. April, best. til Port Said. — Erik II, Hveysel, afg. fra Newport 29. Marts, bestemt til Alexandria. — Knud II, Hansen, afgik fra Greenock 8. April, best. til Swansea. — Skjold, Schmidt, afgik fra Lübeck 8. April, best. til Riga. — Danmark, Kraemer, ank. til Sunderland 7. April. — Ragnar, Holst, afgik fra Sunderland 5. April, ank. til Kbhvn. 8. April. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 4. April, best. til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 7. April, best. til Rotterdam. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 3. April, best. til Alexan-

dria. — Syvend II, Risø, afgik fra Swansea 6. April, ank. til Stettin 8. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Braila 4. April. — Niobe, Schmidt, pass. Constantinopel 7. April, bestemt til Braila. — Nancy, Nielsen, afgik fra Cardiff 5. April, bestemt til Tunis. — Nautik, Mortensen, afg. fra Burriana 6. April, bestemt til Newcastle. — Nordsejen, Gram, ank. til Dakar 30. Marts. — Nexos, Sørensen, afgik fra Porto Empedocle 4. April, bestemt til Sevilla. — Nora, Jørgensen, afg. fra Messina 7. April, best. til St. Petersborg. — Neptun, Winther, ank. om til Esbjerg 7. April. — Nerma, Nielsen, ank. til Sunderland 6. April. — Alfa, Nørby, ank. til Methil 7. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. om til Antwerpen 4. April. — Kamma, Pedersen, ank. om til Ghent 8. April. — Helga, Lagesen, ank. til Sevilla 8. April. — Martha, Jørgensen, ank. til Newport Mon 6. April. — Elna, Møller, ank. om til Penarth 7. April. — Therese, Christensen, afgik fra Bona 29. Marts.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afgik fra Newcastle 8. April, bestemt til Lissabon. — Ophelia, Wilhelmson, ank. om til Palermo 3. April. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Fiume 7. April.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 29. Marts fra Limassol (Cypern) til Hull. — Karen, Degn, ank. om 3. April til Catania (Sicilien).

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Swinemünde 2. April, ank. til Tyne 6. April. Fyen, Hansen, afgik fra Tyne 5. April, best. til Pillau. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Esbjerg 2. April, ank. til Nyborg 5. April. — Russia, Hansen, afg. fra Boness 5. April, best. til Kbhvn. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 2. April, ank. om til Lübeck 6. April.

Østersejen. Gratia, Skov, afg. fra Swinemünde 2. April, ank. om til Dunston 6. April.

Union. Caledonia, Fisker, afgik fra Blyth 6. April, bestemt til Kjøbenhavn.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Lübeck 5. April bestemt til Shields. — Carbonia, Jørgensen, afg. fra Cardiff 4. April, best. til Marseilles.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. om til Blyth 8. April. — Brattingsborg, Clausen, ank. om til Colombo 27. Marts. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. om til Rosario 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ank. om til Hartlepool 7. April. — Jømsborg, Kühl, ank. om til Penarth 3. April. — Kronborg, Eriksen, ank. om til Bilbao 31. Marts. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 9. April, best. til Methil. — Skanderborg, Jensen, ank. om til Montevideo 27. Marts. — Søborg, Fischer, ank. om til Newcastle 5. April. — Uranienborg, Schmidt, ank. om til Blyth 9. April. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. om til Cardiff 5. April. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 7. April, best. til Frederikstad.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Blyth 7. April. — Klampenborg, Jensen, ank. om til Libau 7. April. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Algier 6. April, best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Lissabon 5. April, best. til Glasgow. — Tørborg, Mathiesen, ank. om til Ghent 4. April. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Funchal 29. Marts, best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Libau 8. April, best. til Leith.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 9. April, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 6. April, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Jensen, afgik fra Kiel 5. April, best. til Grangemouth. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kiel 5. April best. til Blyth. — Hermia, Sørensen, afg. fra Nyborg, best. til Grangemouth. — Ajax, Brorson, afgik fra Newcastle 2. April, ank. om til Warnemünde 6. April. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 4. April, ank. til Burntisland 7. April. — Rønne, Hintze, afgik fra Kolding 4. April, ank. til Libau 7. April. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 3. April, ank. om til Kiel 7. April.

Danmark. I. N. Madvig, Olsen, ank. til Kbhvn. 2. April. — Helge, Olsen, ank. om til Windau 7. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schøning, ank. til Zaandam 5. April. — Annam, Berentzen, afg. fra Penang 27. Marts.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. 31. Marts til Flensborg. — Enigheden, Svane, ank. 3. April til Kallundborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kbhvn. 5. April, best. til Riga. — London, Bom, ank. til Stockholm 4. April. — Paris, Nielsen, ank. om til Windau 8. April.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, paa Rejse til Hamburg. — Lars Kruse, Christiansen, paa Rejse til

Las Palmas. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Aarhus 8. April.

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

Ægir. Erik, Steen, ank. om til Grimsby 7. April.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Aarhus 9. April. — Clara, Jensen, ank. om til Burntisland 7. April.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Hans, Jensen, ank. til Rio Janeiro 15. Marts fra Liverpool. — Amete, Nielsen, afgik fra Corinto 19. Febr. til Kanalen. — Maracaibo, Svarrer, afgik fra Cuxhaven 18. Marts til Maracaibo. — Sophie, Svarrer, afg. fra Runcorn 18. Marts til Rio Grande. — Bertha, Nørholm, afg. fra Rio Grande 17. Marts til Bridgewater. — Sixtus, Eriksen, pass. Dover 30. Marts fra Hamburg til Rosalia. — Dorane, Jepsen, ank. om til Hamburg 27. Marts fra Rio Janeiro. — Anna & Mathias, Eriksen, ank. om til Altona 2. April fra Rio Grande. — Havila, Holm, ank. til Liverpool 1. April fra Stevenston. — Prins Valdemar, Beck, ank. til Taltal 2. April fra Newcastle N. S. W. — Cingalese, Thomsen afgik fra Punta Arenas 4. April til Falmouth.

Fana. Sønderho.] Fides, Kristiansen, afg. 3. April fra Punta Delgade til Marseille. — Anne Jenssine, Thomsen, pass. Deal 4. April. — Cingalese, Thomsen, afg. 4. April fra Punta Arenas til Falmouth f. O.

Rønne. John Hintze, Jensen, ank. til Libau 2. April. Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 2. April. — Preven, Bidstrup, ank. til Faaborg 4. April. — Ansgar, Clausen, ank. til Neufahrwasser 5. April. — Castor, Clausen, ank. til Pillau 6. April. — Erik, Sonne, ank. til Neufahrwasser 6. April. — Bornholm, Jensen, ank. om til Hull 7. April. — Freja, Bech, ank. til Pillau 5. April. — Hermod, Grønwald, ank. til Kjøbenhavn 6. April.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. til Heiligenhafen 31. Marts. — Mercur, Lund, ank. til Littlehampton 29. Marts. — Rota, Jørgensen, ank. til Colchester 29. Marts. — Freir, Hansen, ank. til Hamburg 30. Marts. — Martin, Rasmussen, ank. til Mandal 31. Marts. — Hansine, Nielsen, ank. om til Wisbech 31. Marts. — Brødrene, Jørgensen, ank. om til Falmouth 31. Marts. — Vega, Rasmussen, ank. til London 1. April. — Odin, Andersen, ank. til Gøteborg 1. April. — Knud, Jensen, ank. om til Tønsberg 1. April. — Agnete, Møller, ank. til Gøteborg 1. April. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Montrose 2. April. — Erik, Hoffman, ank. til Southampton 2. April. — Christian ank. om til Swinemünde 2. April. — Diane, Larsen, ank. til Swinemünde 2. April. — Doris, Hansen, ank. til St. Valery en Caux 1. April. — Rasmus, Nielsen, ank. til Christiania 1. April. — Elise, Andreassen, ank. til Cherbourg 1. April. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Faaborg 2. April. — Dannebrog, Clausen, ank. til Stettin 2. April. — Althea, Rasmussen, ank. om til Grangemouth 2. April. — Pallesen, Jensen, ank. til Blyth 3. April. — Peter, Nielsen, ank. til Limhamn 3. April. — Solon, Nielsen, ank. om til Drøbak 2. April. — Urania, Jensen, ank. til Southampton 2. April. — Gefion, Rasmussen, ank. til Tønsberg 4. April. — Vera, Jensen, ank. til New Milford 3. April. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Kragere 4. April. — Freir, Jensen, ank. til Christiania 4. April. — Valkyrien, Hansen, ank. om til Mariagerfjord 3. April. — Haus Emil, Hansen, ank. om til Pillau 4. April. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Port Madoc 4. April. — Christine, Nielsen, ank. om til Plymouth 5. April. — Niels, Hansen, ank. til Newcastle 6. April. — Venus, Jensen, ank. til Helsingør 5. April. — Emanuel, Bentzen, ank. til Inverness 5. April. — Boline Marie, Hansen, ank. til Stettin 7. April. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. om til Fowey 7. April.

Ærs. Rasmine, Kock, ank. 29. Marts til Kjøbenhavn. — Poulina, Jørgensen, ank. 29. Marts til Kjøbenhavn. — Amor, Hansen, ank. 29. Marts til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 29. Marts til Kjøbenhavn. — Fuglen, Petersen, ank. om 31. Marts til Stubbekjøbing. — Maren Kirstine, Svinding, ank. om 29. Marts til Kjøbenhavn. — Mathilde, Hansen, ank. om 1. April til Langesund. — Anna, Madsen, ank. om 31. Marts til Pillau. — Smart, Christensen, ank. 31. Marts til Warberg. — Elise Marie, Olsen, ank. 31. Marts til Gøteborg. — Rolf, Christensen, ank. 1. April til Liverpool. — Norden, Rasmussen, ank. 1. April til Littlehampton. — Niels Juel, Nielsen, pass. 25. Marts Gibraltar paa Rejse fra Le Moule (Vestindien) til Marseille. — Laurine, Kastrop, ank. 31. Marts til Aberdeen. — Christine, Caspersen, afg. 1. April fra Kjøbenhavn til Kastrop. — Rasmine, Kock, afg. 1. April fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Argo, Steen, afg. 1. April fra Kjøbenhavn til Island. — Concordia, Madsen, var 2. April til Ankers ved Sletten. — Alma Marie, Hansen, afgik. 18. Marts fra Saffi til U. K. — Claudia, Simonsen, afgik 31. Marts fra London til Cardiff. — An Mathias, Eriksen, ank. om 3. April til Altona. — Alf, Ras-

mussen, afgik 30. Marts fra Langesund til South Alloa — Zephyr, Hansen, er ankommen til Maracaibo fra St. Louis. — Freyr, Kastrup, ank. 1. April til Granton. — Alfa Rasmussen, afgik 4. Marts fra Laguna de Terminos til Falmouth f. O. — Fortuna, Schmidt, afg. 2. April fra Kjøbenhavn til Strølsund. — Thyra, Rasmussen, ank. 4. April til Hamburg. — Fri, Rasmussen, ank. 4. April til Faaborg. — Haabet, Svendsen, ank. 3. April til Kjøbenhavn fra Wismar. — Anne, Jacobsen, ank. 3. April til Kjøbenhavn fra Wismar. — Fred, Friis, afg. 28. Marts fra St. Ybes til Kalmar. — Immanuel, Bager, ank. 5. April til Koldby Kaas (Samsø). — Hosanna, Philipson, ank. 4. April til Harburg. — Enigheden, Hansen, ank. 5. April til Kjøbenhavn. — Juliane, Christensen, ank. 4. April til Portmadoc. — Hekla, Jørgensen, var 3. April sejlfærdig i Ostende, best. til Bergvig. — M. Hay, Petersen, ank. til Sønderborg 6. April. — Marie, Boye, ank. 7. April til Skien. — Hans, Folmer, ank. 6. April til Skelskør. — Karen, Bager, ank. 7. April til Aberdeen. — Christian den 9de, Christensen, ank. 7. April til Leith. — Forældres Minde, Christensen, ank. 7. April til Boness. — Kiana pass. 4. April Dover for vestg. — Lucinde passerede 27. Marts Sagres for nordg.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Baudholm, Andersen, ank. 4. April til Køningsberg fra Halmstad. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. 4. April fra Stettin.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kæbellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra diase.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Kalmar er Fyrskibet „Utgrunden“ den 1ste April 1902 atter udlagt paa Station.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Almagrundet“ atter inddraget den 30te Marts 1902.

Tyskland. Oderbank. Ifølge Meddelelse fra Konsulatet i Stettin er Sommerafmærkningen ved Oderbank, samt ved Zinnowitz og Coserow, foretagen.

Femer-Sund. I Femer-Sund er en Jagt sunken, fra Hochfeld Mølle i S. 5° Ø. og fra Strukkamphuk Fyr i S. 61° Ø. En grøn Vragtønde med Cylinder er udlagt ved Vraget.

Kiel. Ved Kiel anlægges mellem Swentine Munding og Orlogsværftet en ny Havn, dækket af en c. 6 Kbl lang Mole, hvis N.-Hjørne springer c. 2 Kbl. ud fra Kysten.

I Wik Bugt anlægges en Havn til Torpedobaade, med en c. 3 Kbl lang Mole, der gaar i Ø. ud fra Kysten.

Alle Steder ere afmærkede med Pæle, og ved de yderste Ender af Arbejdsstederne vises en hvid Lanterne.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Nidingen. Ved Klokketsrefvet uden for Nidingen er Klokketønden atter udlagt og Stagen inddragen.

Norge. Kraaka—Langen. Generalkonsulatet i Christiania meddeler, at Vraget af „Spurt“, der ligger sunket mellem Kraaka og Langen, nu er afmærket med to røde Lanterner i Stedet for med to grønne Lanterner.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordssøen. Den 30te Marts. 56° 53' N. Br. 2° 35' Ø. Lgd. Vraget af en kæntret Skonnert.

Tyskland. Weser. Brake. Paa Brake Red er Lystønderne A, B og C atter udlagte og de røde Stumtønder A og C inddragne.

Jade. Alte Jade. Wangeroog Farvand. I Wangeroog Farvand er Lystønde Nr. 3 ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 3. I Alte Jade ere Lystønderne A/J 1, A/J 3 og A/J C udlagte.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Scheur. Det røde Fyr med Formærkelser paa den anden Duc d'Albe paa N.-Siden af Scheur er atter tændt.

Zeegat van Goeree. I Haringvliet er Stumtønde Nr. 1 inddragen. Den rød og sort vandret sribede Lystønde „Bn. G.“ er flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand. 51° 47' 16" N. Br. 4° 11' 52" Ø. Lgd.

Zeegat van Brouwershaven. Bruinisse. Vlie. I Vlie mellem Mosselbank og Veerman ere følgende Tønder udlagte.

For Indgaaende om Styrbord:
Spidstønde VI. Br. Nr. 1 i 14 Fod Vand. 51° 40' 59" N. Br. 4° 4' 31" Ø. Lgd. Spidstønde VI. Br. Nr. 2 i 14 Fod

Vand. 51° 40' 44" N. Br. 4° 5' 7" Ø. Lgd. Spidstønde VI. Br. Nr. 3 i 13 Fod Vand. 51° 40' 30" N. Br. 4° 5' 49" Ø. Lgd.

For Indgaaende om Bagbord:

Stumtønde VI. Br. Nr. 1 i 14 Fod Vand. 51° 41' 5" N. Br. 4° 4' 40" Ø. Lgd. Stumtønde VI. Br. Nr. 2 i 16 Fod Vand. 51° 40' 58" N. Br. 4° 5' 15" Ø. Lgd. Stumtønde VI. Br. Nr. 3 i 13 Fod Vand. 51° 40' 45" N. Br. 4° 5' 51" Ø. Lgd.

Stumtønde Kr. Nr. 1 med afkortet Kegle er inddragen, og en sort Kugletønde Nr. 1 udlagt i 17½ Fod Vand paa 51° 40' 32" N. Br. 4° 6' 24" Ø. Lgd.

Stumtønde Gr. Nr. 9 med afkortet Kegle er ombyttet med en sort Kugletønde Gr. Nr. 9 med afkortet Kegle.

England. Themsen. Tripcock Point. Omtrent den 1ste Juli 1902 tændes paa Tripcock Point et hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 4s., Lys 3½s., Mørke ½s. Flammens Højde: 34 Fod. Synsviddens: 11 Kml. 29 Fod højt Taarn, der staar fra Woolwich Kirke i N. 54° Ø., 15½ Kbl., og fra Crossness Fyr i S. 80° V., 14 Kbl.

Clacton-on-Sea. Ved Clacton-on-Sea ligger en Kloakledning ud i Floden fra Eastness. Dens Yderende er afmærket med en rød Spidstønde. Man skal holde sig vel fri af Ledningen. 51° 46' N. Br. 1° 8' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Baie de Saint Brieuc. Dampere „Saint Kilda“ er sunken i 9 Fv. Vand, 1½ Kml. NØ. for Klippen Rohain i Baie de Saint Brieuc. Toppen af tre Master ere over Vandet ved Lavvande. En grøn Tønde er udlagt ved Vraget. 48° 40' 15" N. Br. 2° 37' 15" V. Lgd.

England. Southampton Water. Fra 8de April til 8de Maj 1902 er en Sømineøvelsesplads i Indløbet til Southampton Water bestemt saaledes: V.-Hjørnet 4¼ Kbl. N. 52° Ø. fra Calshot Castle. N.-Hjørnet 3¼ Kbl. N. 47° Ø. fra V.-Hjørnet. S.-Hjørnet 5¼ Kbl. N. 85° Ø. fra Calshot Castle. Ø.-Hjørnet 3¼ Kbl. N. 47° Ø. fra S.-Hjørnet. Pladsen er spærret for al Sejlsads. Man skal holde sig i det dybe Løb tæt under Calshot Castle. 50° 49' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pertuis d'Antioche og Pertuis Breton. I Pertuis d'Antioche er det forbudt at ankre inden for 3 Kbl. paa begge Sider af Linien Chassiron Semafor overet med Baaken paa Rocher d'Antioche, og i Pertuis Breton inden for 3 Kbl. paa begge Sider af Linien Fyret paa Grouin du Cou overet med Fyret paa Haut Banc du Nord.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Centerville Harbor. Collier Ledge. Collier Ledge Baake er ødelagt. En rød Spirtønde er i 23 Fod Vand udlagt ¾ Kml. S. 8° Ø. fra Baakens Plads, fra Centerville Kirke i S. 3° V. og fra Bishop and Clerks Fyr i N. 75° V.

Rhode Island. Mount Hope Bay. En sort Spirtønde Nr. 11 er i 16 Fod Vand udlagt ved V.-Kanten af Løbet i Mount Hope Bay, fra Brayton Point i S. 5° Ø. og fra Midten af Spar Island i N. 77° Ø.

Connecticut. New London Harbor. Vixen Ledge. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 10 Fod Vand udlagt ved Vixen Ledge, fra Black Ledge Baake i N. 35° Ø. og fra Pine Island SV.-Ende i N. 62° Ø.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 ligger 9¼ Kml. S. 8° Ø. fra Fire Island Fyr. 40° 28' 40" N. Br. 73° 11' 27" V. Lgd.

Fyrskibet „Sandy Hook“, Nr. 51, ligger ¼ Kml. S. for Midtlinien i Gedney Channel, 5 Kml. fra de yderste Lystønder i Løbet, fra „Navesink“ Fyrskib i N. 58½° Ø. 8½ Kml. og fra Romer Shoal Fyr i S. 71° Ø., 8½ Kml.

New Jersey. Sandy Hook. NV.-Enden af Sandy Hook er tiltagen V. efter, dens Yderende er nu 5½ Kbl. S. 87° V. fra North Hook Baake.

Fyrskibet „Scotland“ ligger tæt SV. for Midtlinien i South and Swash Channel, ¾ Kml. S. 48° Ø. fra dens Sammenstød med Main Channel, fra „Navesink“ Fyrskib i N. 46½° Ø., 4½ Kml., og fra „Sandy Hook“ Fyrskib i S. 69° V., 4½ Kml. 40° 26' 41" N. Br. 73° 55' 11" Ø. Lgd.

Barneгат Fyr Ø. Et Vrag ligger sunket i 15 Fv. Vand 15 Kml. N. 71° Ø. fra Barneгат Fyr. En Stang er netop i Vandskorpen.

North Carolina. Fyrskibet „Frying Pan Shoals“ Nr. 1 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Fyrene ere uforandrede, nemlig et hvidt, fast Fyr paa hver Top, men 1aagesignal gives med Klokke i Stedet for med Dampfløjte.

Florida. Key West. Northwest Channel. I Northwest Channel ligger Second Starboard Shoal Spidstønde Nr. 4 fra Key West Fyr i N. 46° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 6° Ø. Black Beacon Shoal Stumtønde Nr. 3 ligger fra Key West Fyr i N. 46° V. og fra Northwest Passage Fyr i N. 12° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Tampa Bay. Snead Point Shoal Baakefyr ved N.-Siden af Indløbet til Manatee River lyser nu Horisonten rundt. Manatee River Cut Baakefyr, c. 100 Alen S. for Indløbet til Renden i Manatee River. lyser nu Horisonten rundt.

Mississippi. Round Island South Spit. Paa Baaken, der staar i 10 Fod Vand ud for Round Island South Spit i Mississippi Sound, er tændt et hvidt. fast Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Baaken staar $2\frac{1}{4}$ Kml. S. $26\frac{1}{2}$ V. fra Round Island Fyr. $30^{\circ} 15' 28''$ N. Br. $88^{\circ} 36' 17''$ V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Peru. Talara og Negrito Bugt. Talara Fyr er set paa 20 Kml. Afstand.

I Nigrita Bugt brænder ved Petroleumsværket en Del Lys, der yde god Vejledning for at gaa klar af Grunden uden for Pynt Parina.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Port de Bouc. Det hvide, faste Fyr paa Port de Bouc Mole har nu en Synsvidde af $8\frac{1}{2}$ Kml. Højden er uforandret.

Italien. Livorno. Paa Grund af Uddybningsarbejder er det N.-lige Indløb til Livorno Havn spærret.

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

Malacca Strait. Malacca. Klang River. Port Swettenham. De to røde, faste Fyr ved Port Swettenham ere slukkede. $3^{\circ} 0'$ N. Br. $101^{\circ} 23'$ Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N. Kangeang Gruppen. Øen Pandjang N. Omtrent midt imellem N.-Pynten af Sesail, den N.-ligste Ø ved Pandjang NV.-Pynt, og Pandjang NØ.-Pynt, findes Korallrev, der falde tørre ved Lavvande og strække sig indtil 3 Kml. fra Kysten. Pandjang NØ.-Pynt ligger paa $7^{\circ} 6' 0''$ S. Br. $115^{\circ} 54' 30''$ Ø. Lgd.

Kina. Canton River. High Island. I Canton River er High Island Barrier borttagen. Det røde og det grønne Fyr, som afmærkede den, ere slukkede. Paa High Island er tændt et grønt, fast Fyr, der vises fra en hvid, firkantet, 10 Fod høj Baake. $23^{\circ} 1'$ N. Br. $113^{\circ} 24'$ Ø. Lgd.

Paa Comus Rock skal tændes et rødt, fast Fyr, og det grønne Fyr paa High Island skal da sandsynligvis slukkes.

Nam Kwan Harbour. En Klippe, der ved Lavvande falder tør, ligger i Nam Kwam Harbour, fra Øen Kin Sho V.-Ende i S. 10° Ø., $\frac{1}{2}$ Kbl. og fra samme Øs S.-Ende i S. 87° V. $27^{\circ} 13'$ N. Br. $120^{\circ} 22'$ Ø. Lgd. Kin Sho ligger $1\frac{1}{4}$ Kml. VSV. fra Crag Peak.

YangtzeKiang. Havoc Rocks. Paa YangtzeKiang højre Bred er paa den flade Pynt tæt ovenfor Havoc Rocks tændt et hvidt, fast Fyr, der hedder Havoc Rocks Baakefyr. Linseapparat af 6te Orden.

Japan. Shimonoseki Strait. Ved Moji er udlagt 2 Telegrafkabler over Shimonoseki Strait, det ene fra Kuzuha, ved den V.-lige Havnegrændse, til Deshimachi, Hikoshima SØ.-Spids, det andet fra Mutsure Jima (Rokuren) SØ.-lige Del til Takenoko Jima, en Ø paa S.-Siden af det V.-lige Indløb til Shimonoseki Strait. Det er forbudt at ankre mellem fire hvide Pøle, som ere anbragte i en Firkant, to paa hver Side.

Inland Sea. Iyo Nada. 6 Fv. Klippegrunden Hoborose ligger i Iyo Nada, fra Idzushi Yama i N. 52° V. 4 Kml. og fra Ao Sima Ø.-Ende i S. 27° V. $33^{\circ} 34'$ N. Br. $132^{\circ} 23'$ Ø. Lgd. Fra Klippen strækker en Grund sig ca. $\frac{1}{3}$ Kbl. SØ. ud.

Shiaku Seto. Vraget, der var sunket i det Ø.-lige Indløb til Shiaku Seto, $9\frac{1}{2}$ Kbl. S. 76° Ø. fra Nabe Sima Fyr, er borttaget. $34^{\circ} 22'$ N. Br., $133^{\circ} 50'$ Ø. Lgd.

Gulf of Tokyo. Et Vrag ligger sunket i Gulf of Tokyo, fra Fyret paa Fortet paa Yderenden af Grunden ud for Futsu Saki i N. 24° Ø., 2 Kml. og fra Fillmore Point (Koshiba Saki) i S. 87° Ø. $35^{\circ} 20'$ N. Br. $139^{\circ} 45'$ Ø. Lgd.

Korea SV.-kyst. Quelpart. Ved Quelpart ligger Sea Rock, fra Lagraviere Peak paa Chin Do i S. 3° Ø. og fra Toppen af Montravel i S. 60° V. Flower Island ligger fra Lagraviere Peak i S. 8° Ø. og fra Toppen af Montravel i S. 63° V. Ninepin Rock ligger fra Lagraviere Peak i S. 6° Ø. og fra Toppen af Montravel i S. 78° V.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Porto Alegre er erklæret for pestsmittet og Smyrna pestfri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. April 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		89	89 $\frac{1}{2}$
Danmark		69	70
Norden	98	97	99
Kjøbenhavn	84 $\frac{3}{4}$	85	84 $\frac{3}{4}$ 85
Carl	39 $\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	39 $\frac{1}{2}$ 39 $\frac{3}{4}$
Dannebrog	82—	$\frac{1}{4}$	82 82 $\frac{1}{4}$
Skjold	54 $\frac{1}{2}$ —	$\frac{1}{4}$	54 $\frac{1}{4}$ 54 $\frac{1}{2}$
Urania	44		43 $\frac{3}{4}$ 44 $\frac{1}{2}$
Union			88 $\frac{3}{4}$ 89
Dampsk. af 1896	82 $\frac{3}{4}$		82 $\frac{3}{4}$ 83
Østasiatiske	106—	105 $\frac{3}{4}$	105 $\frac{3}{4}$ 106
Østersøen	102		101 $\frac{1}{2}$ 102
Nordsøen	45—	44	44 $\frac{1}{2}$ 46
Torm			— —
Gorm			— —
Foren. Bugser-Selsk.			— —
Dansk-russisk Dampsk.			— —
Hejmdal			— —
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.			99 $\frac{1}{2}$ 100 $\frac{1}{2}$
5% — — — — —			— —
5% Norden			— —
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			— —
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats			98 $\frac{1}{2}$ 98 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.			88 88 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.			90 $\frac{1}{4}$ 91 $\frac{1}{2}$
4% — — — 2. Serie ..	95 $\frac{3}{4}$		95 $\frac{3}{4}$ 96
4% — — — 1. — — ..			98 $\frac{1}{2}$ 100
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.			91 93
4% — — — 6 — — — ..			— —
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — — — ..			91 92
Aktier.			
Nationalbank	142—	141 $\frac{3}{4}$	141 $\frac{1}{4}$ 142 $\frac{1}{4}$
Privatbank			119 119 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank			123 124
Handelsbank			118 120
Grundejerbank			102 102 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain	75—	$\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	75 $\frac{1}{4}$ 75 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.			92 $\frac{1}{2}$ 94 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	110		109 $\frac{3}{4}$ 110
Bryggeri Aktier	105—	$\frac{1}{4}$	105 105 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 8. April 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.19	18.16
Paris	72.40	—
Amsterdam	72.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. April 1902.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	100.60
3 $\frac{8}{10}$ % — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — — 1890	83.00

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

Forenede Dampskibsselskab 44,000, „Dannebrog“ 18,000, „Carl“ 40,000, „Skjold“ 14,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 24,000, „Urania“ 56,000, „Østasiatiske“ 204,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

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

Pansarfärg,
bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller,
der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt
bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller
Syre, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt
for Temperaturforandringer.
Eneforh. **JOH. BRUUN,** Helgolandsgade 2.
Kjøbenhavn B.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annegade 44. C.
Haner, Ventiler og al **Armatyr for Gas, Vand,**
Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.
Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Fanø Sømandsskole
begynder Kursus 1ste April. Elever optages til enhver
Tid. Nærmere Oplysninger ved
P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:
Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Bekendtgørelse
fra
Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den nu paa-
begyndende 31te Serie, vil der paa de gennem alle 6 Træk-
ninger i Spil værende **100,000 Lodder** blive fordelt et Antal af
ialt:

52,000 Gevinster

saaledes, at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder,
men yderligere 2,000 Stkr. derover faa Gevinst i Seriens Løb, medens
et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en
stedse stigende Skala erholde Gevinst i hver Trækning, hvorom, saa-
velsom om den øvrige Gevinstfordeling, det nærmere erfares af
den med Bladene omdelte Lotteriplan, hvoraf her aftrykkes:

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1 Gevinst paa	450 Kr.	1 Gevinst paa	400 Kr.	1 Gevinst paa	450 Kr.
1	300 -	1	600 -	1	300 -
2	150 -	2	300 -	2	150 -
25	100 -	25	200 -	25	100 -
50	50 -	50	100 -	50	50 -
62	25 -	62	50 -	62	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
959	8 -	959	10 -	959	8 -

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 100 og 50 Numre
i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden 150 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 3,750 Gevinster.

Lodsædler til Trækningen, der finder Sted den 16de April,
sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos Lotteriets
autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19,
hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Licitation.

Til Frederiksberg Kommune ønskes leveret:
Ca. 4300 løb. Fod 1. Sort lige Granitkantsten.
— 100 — — krumme do.
— 200 — Bordursten,
— 200 Kv.-Favne 1. Sort Brosten,
— 240 — 2. — —

efter Betingelser, som udleveres paa Frederiksberg Stads-
ingeniørs Kontor, Frydendalsvej Nr. 4, hver Søndag fra
Kl. 9—1.

Skriftlige Tilbud, mrk.: „Tilbud paa Kant- og Broste.“,
paa hele Leverancen eller Dele deraf, modtages indtil Mandag
den 14. April d. A., Kl. 12 Middag, paa Frederiksberg Kom-
munes Kontor, Lampevej Nr. 2, hvor de indkomne Tilbud
ville blive aabnede i Overværelse af de Bydende.
Frederiksberg Stadsingeniør, den 1. April 1902.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.
Faas overalt.
Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

PETER IBSEN, Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Aktieselskabet

Thomas Ths. Sabroe & Co. Aarhus.

Hjørnet af S. Allé og Dyrkarken (nær Havnen).

Maskinværksted — Kedelsmedie —

Is- og Køleanlæg til Dampskibe efter Kulsyresystemet.

Skibsarbejde og Maskinreparationer

udføres hurtigt og godt.

Skibsbrød-Bageri.

Dyrkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: **Heckshers.**

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som
beskriver nervøse Sygdomme
hos Mænd, sendes frit til En-
hver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme
har man i Almindelighed
hidtil ikke haft megen Viden-
skab. Det er et Faktum, at
nervøse Sygdomme hos Mænd
i enhver Alder og i alle Livs-
stillinger ofte forekomme.
Aarsagerne hertil ere meget
forskellige, og de beskrives
fuldstændig i en Bog paa 100
Sider, som udgives af State
Medical Institute, Fort Wayne,
Ind. N. Amerika. Bogen sendes
frit til enhver, som anmoder
herom. Denne Bog er vel
værd at gennemgaa, idet den
indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvis-
ninger for svage Mænd. Op-
giv Deres Navn og Adresse
til State Medical Institute
Nr. 376, Elektro Building,
Fort Wayne, Ind. N. Amerika,
og de sender Dem Bogen paa
dansk, omsorgsfuldt forseglet.
Lidende anmodes ufortøvet
at skrive.

Solinol.

En kautschukagtig Gummi,
uomtviset den bedste Opfin-
delse i Lakbranchen.

D. R. W. Nr. 46516.

— Lovlig beskyttet. —

Fortrin:

1. Besidder stor Tørreævn, megen Haardhed og Elasticitet.
2. Er i Stand til at modstaa Vejrets Indflydelse, Alkohol, Syre, Saltvand, varm Sodaopløsning.
3. Lakken, sammenreven med Farver (ogsaa hvid og blaa Farve) afgiver en uudslettelig Emaille-Farve.
4. Denne Emaille-Farve er det bedste for Anstrykning af Skibe, Jærkonstruktioner, Façader, Maskiner, Vand- og Baderum, Waggoner og til Sten- og Cementmaling.

Farver for Eksport.

1ste Bremer-Lakfabrik ved

C. H. Lerche Wwe.

Bremen.

Prøvedaaer à 2 Pd. for-
sendes overalt franko ved
Indsendelse af Kr. 3.00.

Hovedoplæg: **L. Michelsen,**
Pileallé 53.
Telef. 2905. Kjøbenhavn F.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Gafé van Zandt,

Sci. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Allphas.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith“,
Cronstadt“.

Hans Smith,

Telegramadr.:
„Smithans“,
St. Petersburg“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaløen.
Kjøbenhavn.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Det betaler sig for

Enhver

at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

— Olietøj, —

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekvipleringsforretning,
20, Østerbro 20.

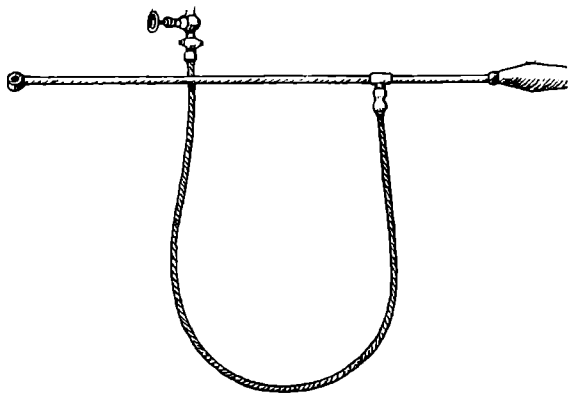
J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: **Kleiner Grasbrook, Rethwisch.**
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor **Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malms“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte **Forbedring af Søvejene til Odense** fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til **Fabrikantlæg, Oplagspladser** o. L., med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbaneforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika.
Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhede og meget høje Varmegrader, gør ved Paastrygning af Papir, Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Fremstilles i alle Farver, er meget drøjt og hurtigtørrende.

Enefabrikanter: **Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken,**
Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels **OF THE LARGEST SIZE.**
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

AALBORG MARGARINEFABRIKS Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfedt
à 75 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørfedt
à 65 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gømsor.

Faas overalt.

M. 'Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning
i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Emil Hansen, Holbergs-
gade 20. Telf. 4140.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 10. April 1902. — To Voldgiftskendelser om Forstaaelse af Certeparti. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Mæglerforhold i Aalborg. — Kiesladninger til Raa. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Foreningsmeddelelser. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 16.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. April 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret **Varemærke.**

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

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



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

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Helsingør.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, or posttrykt selve Om-
slagspapiret.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Fanø Sømandsskole

begynder Kursus 1ste April. Elever optages til enhver Tid. Nærmere Oplysninger ved

P. H. Clausen,
Nordby, Fanø.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

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

Babcock & Wilcox

Land-
Marine } og Rørkedler
samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Kjøbenhavn, d. 17. April 1902.

Vi bringer omstaaende et Uddrag af den Beretning for det forløbne Aar, som Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart i disse Dage har udsendt. Beretningen giver det Indtryk, at Aaret for nogle af de Sagers Vedkommende, med hvilke Repræsentationen har beskæftiget sig, har givet gode Resultater, at det for andre tegner til at give saadanne, og at det har set det gode Samarbejde mellem Repræsentationen og Statsmyndighederne yderligere udviklet. Vi fremhæver for de først nævnte Sagers Vedkommende, at Repræsentationen har udvirket ny og mere tidssvarende Bestemmelser om midlertidige Nationalitets-Certifikater for de i Udlandet for dansk Regning købte Skibe, at den har fremkaldt et Lovforslag om en Ændring af Sølovens § 40, der aabner Adgang til, at Søforklaring i Udlandet kan aflægges for danske Konsuler, naar disse bemyndiges til at modtage slige Forklaringer, og at, hvad i hvert Fald for en væsentlig Del maa tilskrives Repræsentationens Indflydelse, der er forelagt et Lovforslag om Ændringer i Toldloven, der delvis imødekommer Skibsfartens mangeaarige Krav; og de nævnte to Lovforslag har den gode Egenskab, at der, saa vidt os bekendt, er Udsigt til deres Gennemførelse i indeværende Rigsdagssamling. Af de øvrige, af Repræsentationen behandlede Sager nævner vi Spørgsmaalet om en Lov om Aktieselskaber, i hvilket Repræsentationen med Bestemthed har hævdet, at der ved en saadan Lov maa tages Hensyn til Skibsfartens Aktieselskaber, og man tør sikkert gaa ud fra, at en Lov, der ser bort fra dette Hensyn, ikke nu vil komme til at se Dagens Lys; fremdeles har Repræsentationen, foreløbig med afgjort Held, hævdet Skibsfartens Interesser ved Skatte-lovforslagenes Behandling, saaledes at disse nu foreligger vedtagne i Folkethinget i en for Skibsfarten tilfredsstillende Form. Endelig har Repræsentationen i det forløbne Aar haft Lejlighed til i udstrakt Grad at varetage de i den indmeldte Foreningers Interesser. Vi fremhæver saaledes dens Indstilling til Regeringen om, at det Answer, Sølovens § 26 lægger paa Skibsføreren, formildes og bliver klarere præciseret, fremdeles dens Initiativ til en lovordnet Ulykkesforsikring for danske Søfolk og til Oprettelse af en Skole for Skibskokke, Spørgsmaal af vidt rækkende Betydning for alle de Foreninger, der er samlede i Repræsentationen. Endelig skal nævnes, at de forskellige Ministerier, der behandler Søfartssager, i alle foreliggende vigtigere Spørgsmaal afæsker Repræsentationens Erklæring, hvorved der selvfølgelig sikres Skibsfarten en hidtil ukendt Indflydelse paa disse Sagers Behandling og Afgørelse.

Vi tror, at den foreliggende Aarsberetning bør modtages med Interesse af Offentligheden, særlig naturligvis af de Søfartsforeninger, der vælger Repræsentationen, fordi Beretningen vidner om det gode Samarbejde og om den stigende Indflydelse, de har erhvervet gennem denne.

Der er nylig i England afsagt en Dom, der har vakt betydelig Opmærksomhed og som er blevet meget omtalt i den engelske Søfartspresse. Vi skal nedenfor i Korthed gengive Sagens Hovedpunkter, idet vi nærmest holder os til en ledende Artikel i „Sh. Gaz.“ for d. 1. April.

En Reder ved Navn Lund havde sluttet Kontrakt med Sunderland Shipbuilding Company om Levering af et Skib, der skulde bygges ganske overensstemmende med en tidligere af samme Firma til samme Reder leveret Dampner Narrung. Denne sidst nævnte Dampner var bygget i Overensstemmelse med Planer, der var forelagt Lloyds Register, og blev iøvrigt under Sagen omtalt som et Skib med høje Spanter uden „panting beams“*). I Henhold til Kontrakten skulde det ny Skib, der fik Navnet Wakool, ogsaa bygges under særligt Tilsyn og til Lloyds 100 A 1. Dette skete ogsaa og efter endt Bygning gik Dampneren til Australien og derfra tilbage til England med en Ladning frossent Kød. Under Hjemrejsen opstod der Skade paa Skibets Isolerings-Maskineri, og i Anledning af denne Skade kom det til Retssag mellem Rederen og hans Assurandører, hvilke sidste imidlertid vandt Sagen paa Grund af, at det under denne blev fastslaaet, at Skibet ikke havde været sødygtigt, idet det havde manglet Forstærkningsbjælker („panting beams“) i Forskibet.

Efter at denne Dom var faldet, anlagde Rederen Sag imod Værftet til Erstatning, idet han hævdede, at „Wakool“ ikke var bygget i Overensstemmelse med Kontrakten eller Lloyds Regler, men manglede Styrke i Konstruktionen. Værftet hævdede, at Skibet var bygget fuldstændig som „Narrung“ med de Forandringer, som var aftalt mellem Parterne.

Dommeren var imidlertid af den Anskuelse, at Kontrakten forlangte et Skib, bygget efter de Regler, som Lloyds forlanger til 100 A 1, og at disse Regler ikke var fulgt i nærværende Tilfælde. De stedlige Synsmænd for Lloyds havde efter Dommerens Mening ikke haft Ret til at give Lov til en Fravigelse fra Reglen om „panting beams“. Lloyds Komite havde paa den foreviste Plan af Skibet med rødt Blæk tilføjet agten for Kollisionsskoddet: „panting beams“ og Stringere til Synsmændenes Tilfredshed. Hvorledes Skibet alligevel uden disse Forstærkninger kunde faa Klassen, oplystes ikke under Sagen, men faktisk fik det den.

Ved Dommen blev Værftet dømt til at betale Erstatning, et Resultat, som det næppe havde tænkt sig Muligheden af, da det afleverede Skibet, og nægtes kan det jo heller ikke, at det ser mærkeligt ud, at et Skib, der er bygget med særligt Tilsyn af Lloyds og som har faaet dette Registers højeste Klasse, senere ved Dom bliver erklæret for ikke ved sin Konstruktion at tilfredsstille Lloyds Regler.

Vi har modtaget Norddeutsche Lloyds Beretning for 1901. Den udviser et Driftsoverskud for Selskabet af Mk. 23,046,950.75. Til Forsikringsfondene henlægges Mk. 2,000,000, paa Skibene afskrives Mk. 11,829,246.25. Af Restoverskudet henlægges 5 pCt. til Reservefondene, i Udbytte udbetales 6 pCt., i Tantième 6 pCt. Trods de slette Fragtforhold, betegnes Aaret som et godt Normalaar for den nordamerikanske Passagertrafiks Vedkommende. I Aarets Løb er den ny Hurtigdampner „Kronprinz Wilhelm“ sat i Fart i New York Ruten og har hævdet sin Plads som Verdens hurtigst sejlende Dampner. Selskabet har ført Forhandlinger med de engelske og nordamerikanske Dampskibslinjer og det venter, at man vil naa til en Overenskomst, der for et længere Tidsrum sikrer faste Gods- og Passagerfragter i den nordamerikanske Trafik og samtidig sikrer de enkelte Selskaber mod Konkurrence paa deres nuværende Forretningsomraade fra de øvrige Selskabers Side. — Med særlig Interesse læser man Beretningens Meddelelser om Uddannelsen af Selskabets Personale. Det er bekendt, at Selskabet har sit eget Skoleskib, „Herzogin Sophie Charlotte“, til Uddannelse af sine Navigatører.

*) Forstærkningsbjælker, der skal forhindre, at Skibet be- giver sig i Søen.

Resultaterne af denne Uddannelse betegnes som særdeles gunstige, og der gøres opmærksom paa, at den fra flere Sider udtalte Frygt for, at de paa dette Skoleskib uddannede Officerer ikke vilde blive rigtige Sømand, har vist sig ganske ugrundet, idet de netop har vist sig i Besiddelse af udmærket sømandsmæssige Egenskaber. Selskabet anskaffer sig nu et andet Skoleskib, „Herzogin Cecilie“, og der vil saa i hvert Skib blive et færre Antal Elever, saa at der vil kunne lægges større Vægt paa de enkeltes Uddannelse. Selskabet har nu bestemt sig til at gaa et Skridt videre ved selv at overtage Uddannelsen af sine Maskinister, og det vil ved denne Uddannelse skæln mellem Maskinister, der er bestemte til Tjeneste i Dampere med mindre Maskiner, og dem, der er bestemte for de store Dampere; for disse sidstes Uddannelse har det fastsat ny Forskrifter, der i det væsentlige gaar ud paa, at de unge Mænd efter fuldendt Skoleuddannelse træder i Selskabets Tjeneste og anbringes paa forskellige Skibsværfter, med hvilke der er truffet Overenskomst, og hvor de i 3 Aar faar deres første tekniske Uddannelse; de kommer derefter om Bord i Selskabets Dampere, hvor deres Uddannelse to Gange afbrydes af et etaarigt Ophold paa en teknisk Lærestalt, hvor de aflægger de foreskrevne Prøver. — Af de i Selskabets Skibe indførte Sikkerhedsforanstaltninger maa særlig fremhæves de hydrauliske Dørlukkere, ved hvilke samtlige Døre i Skibet samtidig kan lukkes fra Kommandobroen. Disse Dørlukkere indføres nu i alle Selskabets større Passagerdampere.

„Norddeutsche Lloyds“ Flaade bestaar af 168 Dampere med 548,838 Reg.-Tons Brutto og 436,095 HK., 2 Skoleskibe, hvis Størrelse er 2,581 og 3,200 Reg.-Tons, og 146 Lægtre og Kulpramme med ialt 32,451 Reg.-Tons.

Det i Mandags i det engelske Underhus indbragte Finanslovsforslag viser, hvor godt den engelske Regering har formaaet at holde sine Planer om ny Toldskatter hemmelige. Endog de bedst underrettede engelske Blade havde bebudet en Told paa Trælaster, og over hele den civiliserede Verden har man i den forløbne Uge anstillet Betragtninger over en saadans Virkninger. Nu viser det sig, at det er en Told paa Korn og Mel af henholdsvis 3 d. og 5 d. pr. 100 Pund, ved Hjælp af hvilken Regeringen vil hjælpe den af Krigen i Sydafrika haardt medtagne Statskasse. Denne Told menes at ville indbringe 2,6 Mill. Lst. i det kommende Finansaar.

Udenrigsministeriet meddeler os:

I Anledning af, at Rusland fra 1./14. Januar 1901 har antaget „British Rule“ som Norm for Fradragnet for den bevægende Kraft i Dampskibe, er der mellem Danmark og Rusland blevet sluttet en ny Skibsmaalingsoverenskomst, der træder i Kraft den 14./1. April 1902.

I Henhold hertil vil den i danske, efter 1. April 1895 udstedte Maalebrev angivne Nettotonnage blive at lægge til Grund for Beregningen af Afgifter i russiske og finske Havne.

Vi har nu modtaget Prospekt over den i vort sidste Nummer omtalte Opfindelse af Kaptajn F. C. Ishøj, en Skibstype med Underbundsskruer, til hvis Udnyttelse der er dannet et Aktieselskab. Det er Tanken, at den Forsøgsbaad, der er under Bygning, kan være færdig og prøvet inden den 9. Juli d. A., saa at den kan være til Disposition for den internationale Søfartskongres, der til den Tid skal afholdes her i Byen. De fornødne Modeller etc. er udarbejdede ved Strandmøllens Skibsværft, der har lovet, at Baaden saa vidt mulig skal være færdig til det ovennævnte Tidspunkt. Af

Aktiekapitalen, 100,000 Kr., er tegnet 46,000 Kr.; for hurtigt at kunne bestille Baaden, er det nødvendigt, at de resterende 54,000 Kr. tegnes snarest ved personlig eller skriftlig Henvendelse til Ingeniør Frantz Jensen, St. Kongensgade 35 her i Byen, hvor Modeller etc. forevises daglig fra Kl. 9—11.

I Tilslutning til vore tidligere Meddelelser skal vi anføre, at det af Prospektet ses, at man af denne Opfindelse venter sig en Besparelse i Kulforbruget af 20 pCt. eller derover og forøget Fart og Sødygtighed for Skibet. Aktiernes Størrelse er 100 Kr., 500 Kr. og 1000 Kr., og efter Prospektet er der Udsigt til fortrinlige økonomiske Resultater. Ved de forberedende Møder har Sagen bl. fl. fundet Støtte af d'Hrr. Skibsredere Ad. Carl og Johan Hansen samt Grosserer Carl Melchior. Den forberedende Komite har afgivet en Erklæring om, at Opfindelsen vil kunne faa praktisk Betydning for Skibsbygningsindustrien og derigennem skabe økonomisk Fordel for Opfindelsens Ejere.

Vi tilraader dem, der interesserer sig for denne Sag, at gøre sig bekendt med de fremlagte Tegninger og øvrige Enkeltheder.

Den 4. April afsagde Højesteret Dom i den fra Sø- og Handelsretten appellerede Sag angaaende Fyrbøderne om Bord i Dpsk. „Gorm“. Sø- og Handelsrettens Dom, der for Hovedmanden, Jacobssons Vedkommende lød paa Fængsel paa Vand og Brød i 6 × 5 Dage, for de andre Fængsel paa Vand og Brød i 3 × 5 Dage, stadfæstedes, dog saaledes at Straffen for den ene Fyrbøder, Jensens Vedkommende nedsattes til Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage.

Overrettsdom.

Under en fra Ærø Herreds Soret indanket Sag paastod Skibsreder Børre B. Fries af Marstal Landsogn Styrmand Albert Hansen af Marstal i Henhold til Sølovens § 78 tilpligtet at betale 3,400 Kr. 42 Øre som Erstatning for Tab, F. skulde have lidt ved, at H. d. 19. Maj 1899 ved Fejl, Ligegyldighed eller Forsømmelse havde bragt den F. tilhørende Skonnert „Christian“ af Marstal til at grundstøde paa Refsnæs Puller, med Renter af Beløbet, hvorhos han paastod H. anset med Straf efter Sølovens § 306, jfr. § 293.

Ved Sorettens Dom blev H. frifunden, idet Sagens Omkostninger ophævedes. Med Hensyn til F.s Paastand om Straf, kunde der ikke under denne Sag, som ikke er anlagt af det offentlige, blive Spørgsmaal om at ikende H. Straf.

Med Hensyn til den skete Grundstødning var følgende oplyst:

Den 17. Maj 1899 afsejlede „Christian“, ført af Kapt. H. Rasmussen og med Hansen, der var 24 Aar gammel, som nylig paamønstret Styrmand, fra Rudkjøbing med en Ladning Byg, bestemt til Skotland. Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Eftm., da Skibet passerede Halskov Revs Lysbøje, overfaldtes det af en orkanagtig Byge; Kl. 8 pejlede Romsø Fyr i V.N.V., gisset Afstand 2 Kvm.; der styredes nord efter med stadig Kending; Vinden var V.S.V., stiv Kuling, byget Luft, alle Sejl førtes undtagen de lette, Lanterne sattes. Kl. 9 pejlede Romsø Fyr i V.S.V., gisset Afstand 2 Kvartmil, og Kursen sattes efter Refsnæs Lysbøje.

Kl. 9 $\frac{1}{4}$ gik Kaptajnen ned for at hvile sig. Refsnæs Fyr var da synligt. Han overgav Vagten til H., som han tog ned i Kahytten, hvor han paa Kortet viste ham,

hvorledes han skulde styre; han spurgte derhos H., om han kunde styre Skibet, hvortil denne svarede, at det kunde han vel, og paalagde H. at vække ham, inden de kom til Refsnæs Lysbøje.

Da H. overtog Vagten, var det frisk Kuling og sønden Strøm; hele Aftenen var Vejret sigbart. Under Vagten opholdt H. sig hele Tiden paa Dækket med Undtagelse af en kort Tid, da han var nede for at se paa Kortet. Da H. Kl. 10¹/₂ mente at se Lysbøjen, varskoede han Kaptajnen; denne kom straks paa Dækket og bemærkede, efter at have set sig lidt om, at Skibet var øst for Lysbøjen i Stedet for vest for den, men inden han havde faaet vendt Skibet, grundstødte det paa Refsnæs Puller. Saavel Refsnæs som Sejrs Fyr kunde da tydelig skælnes. Søen brød saa stærkt paa, at de om Bord paa Skibet værende ikke kunde gaa i Baaden; om Strømretningen paa dette Tidspunkt foreligger ingen Oplysning.

Under Søforklaringen udtalte H., at han antager, at Grundstødningen er foranlediget ved, at han antog Sejrs Fyr for at være Refsnæs Lysbøje, til hvilken Forklaring Kaptajnen har sluttet sig; endvidere mente H. ogsaa, at Strømmen kan have ført Skibet mere østlig end beregnet.

Ved den omtalte Grundstødning led „Christian“ betydeligt Havari, og Rederiet har af Skibets Assurandører faaet udbetalt i Erstatning 3,078 Kr. 55 Øre.

I Overrettsdommens Præmisser hedder det nu:

Da det hverken med tilstrækkelig Nøjagtighed er oplyst, hvor „Christian“ befandt sig, da H. overtog Vagten, eller hvilken Kurs han fik angivet af Kaptajnen, da en Forveksling som den omtalte ikke er uforklarlig, samt da det heller ikke er uantageligt, at Søgningen har kunnet bevirke, at H. ikke i Tide er bleven opmærksom paa Lysbøjen, der heller ikke ses at være bleven iagttaget af Rorgængerne, som foruden H. var eneste Mand paa Dækket, findes der efter det foreliggende ikke Grund til at antage, at den omtalte Grundstødning skyldes H.s Fejl, Ligegyldighed eller Forsømmelse.

Søretsdommen blev derfor stadfæstet.

Sagens Omkostninger for Overretten ophævedes.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

har udsendt sin Beretning for Aaret 1901.

Repræsentationen bestaar af Delegerede for de samme syv Foreninger som i det foregaaende Aar, nemlig Foreningen til Søfartens Fremme, Dampskibsrederi-Foreningen, Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Den almindelige danske Skibsfører-Forening, Skipper-Foreningen i Kjøbenhavn, Maskinmestrenes Forening og Sømands-Foreningen. I Aarets Løb er Kaptajn H. W. Petersen udtraadt af Repræsentationen og Kaptajn C. A. Jørgensen indtraadt i hans Sted. — Forretningsudvalget bestaar af Skibsreder D. Torm som Formand, Grosserer A. d. Carl som Næstformand, Professor V. Bentzon, Direktør J. Brandt, Kaptajn Jacob Holm og Maskinmester O. Mortensen.

Af Beretningen om de behandlede Sager uddrager vi følgende:

Med Indenrigsministeriet har Repræsentationen fortsat de nu gennem nogle Aar førte Forhandlinger om et Udkast til Anordning med Forskrifter for Indladning og Modtagelse af Sprængstoffer o. lign. i danske Skibe. Det ses, at Repræsentationen har henstillet, at de i Udkastet optagne Straffebestemmelser for Aflader eller Skipper for Overtrædelse af Anordningen helt udgaa som overflødige, dels fordi de intet indeholder ud over Søloven og Straffeloven, dels fordi det næppe er

rigtigt i en kongelig Anordning at bestemme noget om Straf. Repræsentationen har dernæst udtalt sig for, at man ved en Tillægslov formilder Sølovens § 26 med Hensyn til Skipperens Ansvar baade til Erstatning og til Straf. Denne Paragraf er jo meget streng imod Skipperen og derigennem mod Rederen, bl. a. ved at bestemme, at Skipperen er ansvarlig for Overholdelsen af Anordning om Sprængstoffer etc., og Motiverne til Søloven siger kort og godt, at Skipperen selvfølgelig er forpligtet til at overholde denne Anordning. Ved Lov af 10. Decbr. 1896 § 1 er blot det Ansvar, der er lagt paa Redere og andre, der tager Bestemmelse om Skibets Afgang, udvidet til den Aflader, der tager Bestemmelse om Sprængstoffers o. lign.' Indladning. Men Repræsentationen betegner det som urigtigt, naar § 26 og nu den ny Anordning synes at ville lægge et Ansvar paa Skipperen for al den Virksomhed med Hensyn til de farlige Varer, som Afladeren skal udføre; selv om Domstolene vilde mene, at Skipperen skal personlig (tilregnelig) have overtraadt sine Pligter for at blive ansvarlig til Straf, er dette dog en tvivlsom Fortolkning af § 26, og desuden vil der altid kunne rejses Spørgsmaal om Skipperens Tilsynspligt, som han jo ikke kan skyde fra sig ved noget Forbehold i Konnossementet. Repræsentationen tilraader derfor en Ændring af „Tillæg til Sølov“ af 10. Decbr. 1896 § 1, saaledes at der kom den rette Fordeling af Ansvaret for Anordningens Opfyldelse mellem Aflader, Modtager og Skipper, og den udtaler sig for, at Skipperen kun bliver ansvarlig for Stuvningsreglerne og dette kun, naar han ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed havde maattet forstaa, at Anordningen blev overtraadt. Skipperen maa selvfølgelig have sat sig ind i Anordningen, men Ansvar bør kun lægges paa ham, hvis han med en Skippers normale Kundskaber og sædvanlig Opmærksomhed havde maattet forstaa, at man overtraadte Anordningen.

I en af Indenrigsministeriet afæsket Erklæring har Repræsentationen anbefalet en af en Kommission udarbejdet Betænkning om ny Bestemmelser for danske Dampskibe o. lign. Fartøjer som et brugbart Forslag til Lov.

Efter Andragende fra Repræsentationen er fra Indenrigsministeriet udgaaet den i vort Nummer for d. 3. ds. gengivne Bekendtgørelse om midlertidige Nationalitets-Certifikater for de i Udlandet for dansk Regning købte Skibe.

Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen modtaget Anmodning om at søge ændret Sølovens § 40, saaledes at de danske Konsuler i Udlandet bemyndiges til at modtage edelig Søforklaring, for saa vidt de er kvalificerede hertil. Foreningen har gjort opmærksom paa, at den danske Sølov paa dette Punkt er forskellig fra den svenske og norske, der tillader Konsulerne at modtage Søforklaring, for saa vidt det kan ske med en for Øjemedet tilstrækkelig Retsvirkning, samt at Aarsagen til denne Uoverensstemmelse mellem de tre Sølove er, at Danmark i sin Tid ikke havde fast ansatte Konsuler. For en Del udenlandske Pladsers Vedkommende har Danmark imidlertid nu saadanne Konsuler, og baade disse og adskillige af de ikke fast ansatte Konsuler maa anses kvalificerede til at modtage edelig Søforklaring. Foreningen henpeger paa, at det for vor Skibsfart ofte er en betydelig Ulempe, der foraarsager Tidsspilde og Udgift, at Søforklaring ikke kan afgives i de danske Konsuler, og at det synes rimeligt, at der gives de hertil kvalificerede danske Konsuler Bemyndigelse til at optage Søforklaring; selvfølgelig vil Regeringen kun give den til de Konsuler, der er kvalificerede til at faa den. — Repræsentationen har med sin bedste Anbefaling indsendt denne Skrivelse til Justitsministeriet, og Ministeren har i disse Dage fremsat et Forslag til Lov om Ændring af Sølovens § 40 i den ønskede Retning. Forslaget gaar ud paa, at Skipperen udenfor Riget har snarest muligt

at afgive Søforklaring for den Myndighed, under hvem saadanne Forretninger paa Stedet henhører, eller for vedkommende danske Konsul, saafremt denne af Udenrigsministeriet har faaet særlig Bemyndigelse til at modtage slige Forklaringer. Afgives Søforklaring for vedkommende fremmede Myndighed, og der paa Stedet er en dansk Konsul, skal der gives denne Underretning, for at han kan være til Stede i Retten og paase, at Søforklaringen bliver saa fuldstændig og paalidelig som muligt. Om det foretagne indsender Konsulen, saavel naar han selv har modtaget Søforklaringen, som naar der har været givet ham Lejlighed til at overvære dens Afgivelse i Retten, Beretning til Udenrigsministeriet. Beretningen oversendes derfra til Justitsministeriet, som, for saa vidt dertil findes Anledning, kan forordne yderligere Undersøgelse her i Riget.

Repræsentationen har i en af Indenrigsministeriet afæsket Erklæring varmt anbefalet Tilvejebringelsen af en Lov om en Akkordinstitution for Næringsdrivende og har indstillet Konsul P. Rechner til som Repræsentant for Søfarten at indtræde i en Kommission, der skal udarbejde et Lovforslag om en saadan Institution.

Repræsentationen har anmodet Indenrigsministeriet om, at der maa blive gjort Forsøg paa en Uddybning af Tolkydybet ved Grønsund, for at man kan skønne over Omkostningerne herved og om et saadant Løb kan holdes fri for Tilsanding. For Skibsfarten paa Byerne ved Store Bælt og Smaalandsfarvandet vilde det have Betydning, om Tolkydybet kunde passeres af Skibe med 16 à 18 Fods Dybgaende; nu maa Skibe, der ligger mere end 11 Fod og derfor ikke kan komme gennem Grønsund, naar de skal fra en af disse Havne til Østersøen eller omvendt, gaa enten nord om Sjælland eller syd om Gjedser, hvilket er en stor Omvej, der koster Tid og Penge.

Paa dertil given Anledning har Repræsentationen udtalt, at danske Rederier kun i meget ringe Grad er interesserede i Fyranlæg paa og ved Kap Guardafui, men at der, saafremt de i saadanne Anlæg mest interesserede Sømagter indgaar paa, at der opkræves en Afgift til saadanne Fyrs Anlæg og Drift, formentlig ikke vil være Anledning for den danske Regering til at indtage nogen Særstilling.

Fra Maskinmestrenes Forening har Repræsentationen efter Marineministeriets Anmodning indhentet en Udtalelse angaaende Maskinisters elektrotekniske Uddannelse, der derefter er tilstillet Ministeriet. Der er senere udstedt kgl. Anordning om Tillægsprøve i Elektroteknik ved den udvidede Maskinisteksamen samt Bekendtgørelse om Bestemmelser om Afholdelsen af denne Prøve.

Fra Indenrigsministeriet modtog Repræsentationen Eksemplarer af det af en Kommission udarbejdede Udkast til Lov om Aktieselskaber m. m. og den har om dette indsendt Udtalelser til Ministeriet fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Dampskibsrederi-Foreningen, hvilke Udtalelser den har givet sin Tilslutning, idet den har udtalt Haabet om at faa Lejlighed til at udtale sig om et Forslag til Lov om Aktieselskaber, forinden et saadant eventuelt fremsættes. Sejlskibsrederi-Foreningens Udtalelse er tidligere refereret her i Bladet, og Dampskibsrederi-Foreningen har givet den sin fulde Tilslutning.

Paa Foranledning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Repræsentationen andraget Regeringen om at overveje, om der ikke kan tilvejebringes en Ordning, hvorved de Sager, Søfarten vedrørende, der behandles af Ministerierne, saa vidt muligt samles under en enkelt af Administrationens Afdelinger.

Repræsentationen har udtalt sig om Oprettelsen af et dansk Konsulat i Dakar og, paa Indenrigsministeriets Anmodning, om Beri-beris Forekomst paa danske Handelsskibe.

Om Repræsentationens Initiativ til Oprettelse af en ved Lov ordnet Ulykkesforsikring for danske Søfolk samt om dens Andragende til Regeringen og Rigsdagen i Anledning af Skattelovforslagene henviser vi til de herom givne Meddelelser i dette Blads Nr. 2 for d. 9. Januar d. A. I de nu i Folkethinget vedtagne Forslag er Repræsentationens i Andragendet fremsatte Ønsker om, at der ikke paalægges Aktieselskaber Skat til Staten og at deres Skat til Kommunen fastsættes saaledes, at man fritager en til den i Udlandet fortjente Del af Bruttoindtægten svarende Del af Nettoindtægten, imødekomme. — Om Repræsentationens kendte Stilling til de samvirkende Byerhvervs-Organisationer henvises ligeledes til tidligere Meddelelser.

Efter Indenrigsministeriets Anmodning har Repræsentationen fra de i den indmeldte Foreninger tilvejebragt en Del Oplysninger om, hvorvidt der finder Arbejdsløshed Sted i de af den repræsenterede Fag. Disse Oplysninger gaar ud paa, at der blandt Skibsførerne formentlig ikke finder større Arbejdsløshed Sted end i de foregaaende Aar. Af Maskinmestre søgte 101 Plads i Dampskib og 88 paa Landjorden. Blandt farende Søfolk mentes ikke at finde særlig Arbejdsløshed Sted; vel var i Begyndelsen af Februar 25 à 30 Dampskibe oplagte i Kjøbenhavns Havn, men dette Tal er ikke stort over det sædvanlige; Matroserne fra oplagte Sejlskibe var rejste til deres Hjem; blandt de ledige, hyresøgende Søfolk fandtes nogle flere end sædvanlig, der havde ligget ledige i længere Tid, hvilket antageligt staar i Forbindelse med, at de, der havde Pladser, blev i disse af Frygt for, at Søfyrbødernes Strejke skulde forplante sig til Søfolkene; der blev saaledes ikke saa jævnlig som sædvanlig ledige Pladser om Bord. At der ikke herskede nogen særlig stor Arbejdsløshed blandt de farende Søfolk bekræftes ved Resultaterne af Indkaldelsen af befarent Mandskab i Aar; det viste sig nemlig, at 164 hel- og halvbefarne Matroser afleverede deres Søfartsbøger, medens Gennemsnitstallet for Afleveringen for de foregaaende 3 Aar var 159. Der afleveredes i 1898 167 Bøger, i 1899 160 Bøger, i 1900 149 og i Aar 164 Bøger.

Repræsentationen har til Indenrigsministeriet afgivet Udtalelser fra de i den indtraadte Foreninger om Formaalstjenligheden af den aarlige Søulykke-Statistik's Form og Indhold.

I en udførlig Skrivelse til Repræsentationen har Dansk Sejlskibsrederi-Forening anmodet den om at optage til Behandling Spørgsmaalet om en Skole for Skibskokke og eventuelt søge denne Sag fremmet. I Skrivelsen gives en indgaaende Fremstilling af denne Sags Stilling her hjemme og i Udlandet, til hvilken Fremstilling vi vil komme tilbage. Repræsentationen har nu indledet Forhandlinger om Sagen med Dansk Skibsrestauratør-Forening.

Repræsentationen udtaler sin Glæde over det af Regeringen forelagte Forslag til Lov om Ændringer i Toldloven.

Fra forskellige offentlige Myndigheder har Repræsentationen modtaget Meddelelser af Interesse for Skibsfarten, som den derefter har bragt til de i dem interesserede Foreningers Kundskab.

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har ikke bragt den ringeste Bedring, og Fragtmarkedet er i en saa elendig Forfatning som nogensinde, ikke alene i vore nærmeste Farvande, Nord- og Østersøen, men hele Verden over. De Rater, der nu slutes til, giver næsten alle Tab, og det er mærkværdigt, at Rederne vedbliver at lade deres Dampere

løbe eller endog sætte de oplagte i Fart igen, i Stedet for at holde sig til Oplægning, hvorved sikkert mangt et alvorligt Tab vilde være undgaaet, foruden at den fra Fragtmarkedet tilbagetrukne Tonnage vilde bidrage ganske betydeligt til at stive Raterne af for den Del, som holdes i Gang; men det lader til, at baade de udenlandske og de danske Redere er temmelig enige om hellere at lade deres Baade løbe til en hvilkensomhelst Rate, end at ty til Oplægning med en Del af dem, indtil der oprinder lysere Tider for Skibsfarten. Som den væsentligste Faktor til Opnaelsen af en Bedring af Fragterne i al Almindelighed, ser man i England nærmest hen til Afslutningen af Krigen i Sydafrika, hvis Byrder nu hviler som et Tryk over Landet, men naar der ved Krigens Ophør atter indtræder gunstigere Forhold i England i Retning af forøget Købeevne og større Handelsomsætning, vil Rederne antagelig ogsaa kunne aande friere igen. Her hjemme venter vi med Længsel paa Genaabningen af Botten, men med det nu herskende kolde Vejr ser det ud til, at det i Aar vil vare usædvanlig længe, inden de forskellige Havne vil blive tilgængelige.

Det østlige Marked viser en Nedgang over hele Linjen. Foruden al den Tonnage, som befinder sig østerude og som er fragtsøgende, har Befragterne ogsaa haft Tilbud af en Mængde Dampere, som blev disponible i Sydafrika, hvilket selvfølgelig har bidraget til yderligere at trykke Markedet. Risfragterne er nu nede paa 20/ à 22/6 pr. April/Maj, og fra Calcutta faas paa samme Position næppe over 21/3 for Hørfrø til Hull eller Dunkirk. Kulfragterne er faldne til 5 Rupees til Bombay, 3 Rupees Madras. Fra Kurrachee og Bombay sluttes næsten intet; sidst betalte Rate fra Bombay er 13/ pr. April/Maj til Genua og Marseille.

Sortehavet, Donauen og Azoff er alle lavere. Begæret efter Tonnage er ikke synderlig stort og indskrænker sig næsten udelukkende til denne og næste Maanedes Lastning. Fra Odessa betales pr. prompt 7/ à 7/6 til udsøgt Havn ved Anlægning, og pr. Maj/Juni er der sluttet lidt til 8/6. Sulina giver for prompt „handy“ Tonnage 9/ à 9/6 „any“, 6 d. mere for Hamburg, men større Baade maa nøjes med 1/ à 1/6 mindre. Fra Azoff er sidst betalt 9/6 N. C. pr. April, 10/ Christiania direkte, og fra Donauen kan faas omkring 9/9 til udsøgt Havn for prompte Baade.

Middelhavet har fragtet nogenlunde livligt, men Raterne er overalt elendige, og i Forbindelse med de nuværende Kulfragter skal der særligt Held til at faa Indtægter og Udgifter til at balancere. For Erts betales 6/9 à 7/3 Seriphos/Glasgow, 5/10¹/₂ à 6 Elba/Glasgow, 6/6 Ergasteria/Newport, 8/ à 8/3 Huelva/Antwerpen, 9/ Huelva/Stettin, alt med „free dispatch“. Esparto fra Afrikas Nordkyst til Firth of Forth giver 12/6 à 13/ pr. Ton, og Fosfat giver 8/3 fra Sfax til Rotterdam, 8/6 Liverpool, 9/ Gøteborg. Fra Alexandria tilbydes intet; de regulære Turbaade har mere end tilstrækkeligt Rum for det øjeblikkelige Behov. Bilbao er stille og noterer 3/10¹/₂ à 4/ Newport, 4/6 Tyne Dok, 5/6 à 5/7¹/₂ Maryport, 5/ Boness eller Glasgow, 6/3 Workington, 5/ Dunkirk.

Nordamerika er fremdeles stille med lave Rater, og der er ingen Udsigt til nogen Bedring paa denne Side Efteraaret. For de enkelte Kornlaster, som af og til kommer frem fra en Atlanterhavshavn, faas ikke mere end 1/7¹/₂ til direkte Losseplads U. K. eller Kontinentet. Andre Laster er ligeledes knappe, Kulraterne er uforandrede, og for Fosfat er der sidst betalt 13/6 pr. Maj fra Fernandina til Ghent. For Træ fra de kanadiske Pladser gøres yderst lidt, og Raterne er uforandrede paa Basis af 35/ pr. f. o. w. fra St. John til Englands Vestkyst. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kont. kan faas c. 9/ pr. April/Maj, men Efterspørgslen er ringe, ligeledes for Tømmer, som højst betaler 77/6 med Option, 75/ direkte Havn.

Argentina har næsten intet at byde paa for prompt

Tonnage og noterer for April Lastning kun 7/6 à 8/6 fra Buenos Ayres, hvorimod der pr. 10./31. Maj sidst er sluttet til 12/3 O. C. For Lastning paa den øvre Del af Floden kan der pr. 15. Maj/Juni opnaas c. 15/3 til U. K. eller Kont. Fra Oxelø Sund til Antwerpen noteres 4/6 pr. Ton Erts.

Østersøen bevarer fremdeles en ganske utrolig Flovhed. De faa Havne, som er aabne, har meget lidt at byde paa, og Raterne er elendige, men mange Pladser vil nu snart genaabne, hvad forhaabentlig vil faa en gavnlige Indflydelse paa Markedet, omendskønt man ikke tør være for sangvinsk i den Retning, eftersom antagelig en stærk forøget Mængde Tonnage samtidig vil blive dirigeret ind i Østersøen. Riga er endnu ikke tilgængelig paa Grund af den stærkt sammenpakkede Is ved Domesmes, men en gunstig Vind kan hurtigt forandre Situationen, saa at de mange Dampere, der nu venter herpaa, kan slippe ind til Riga. Fragterne pr. f. o. w. fra denne Plads er tarvelige, og der faas næppe over 18/6 à 19/ D/B. til London, 17/6 Grangemouth, Hull eller Grimsby, Frcs. 23 Dunkirk eller Ghent, Frcs. 26¹/₂ Rouen, Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Libau er flov paa Basis af 8¹/₄ d. pr. Havrequarter til London eller Rotterdam, og Reval noterer nominelt 10¹/₂ d. Hvedebasis til samme Pladser. Isforholdene ved sidst nævnte Plads er endnu vanskelige. Fra Wiborg til London er der sluttet til 23/6 D/B. B. pr. f. o. w. og noteres der pr. samme Position endvidere 19/ D/B. Kronstadt/Granton, 21/ Søderhamn/London, 24/6 Torneå/London, 23/ Råfsø/London, 30/ Kemi/Bristol. For Sleepers kan faas 5/9 à 6/ Riga/Grangemouth, 7/6 Ardrossan, 8/ Avonmouth.

Kulfragterne er uforandret daarlige, og særlig fra Østkysten til Østersøen er det meget slet bevendt med Fragterne. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 3/6 à 3/9 Swinemünde eller Pillau, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/ Libau eller Reval, 3/10¹/₂ à 4/ Riga, 4/3 Memel, 4/10¹/₂ Königsberg, 4/1¹/₂ Helsingør, 3/9 Hamburg, 6/3 à 6/6 Barcelona, 5/6 à 5/7¹/₂ Genua, 10/ Bombay. Fra Firth of Forth noteres 4/6 à 5/ for Smaadampere til dansk Provinshavn, endvidere kan faas 4/1¹/₂ Kiel, 4/6 Wismar, 3/9 à 3/10¹/₂ Swinemünde, 4/ Malmø, 4/1¹/₂ Stockholm, 3/10¹/₂ à 4/ Riga eller Kronstadt, 3/7¹/₂ Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/10¹/₂ Genua, 6/ Alexandria, 12/6 à 13/ River Plate. Cardiff er uforandret paa Basis af 5/10¹/₂ à 6/ Genua, 6/10¹/₂ Venedig, 5/9 Port Said, 9/9 Colombo, 11/6 Singapore, 13/ River Plate.

Sejlskibsmarkedet er flovt baade for Langfarten og for de kortere Ture. Fra San Francisco noteres pr. Maj 23/9 til U. K., Hamburg, Antwerpen eller Dunkirk, medens der for den ny Høst slutes til c. 27/, og fra Portland O. eller Tacoma kan opnaas 1/3 mere. Der slutes kun lidt fta Sydamerikas Vestkyst; sidst betalte Rate fra Chili er 23/9 pr. Juni til U. K. eller Kont., Option 25/ Middelhavet. Kulfragterne udefter illustreres af Befragtninger som 13/ fra Tynen eller Hull til San Francisco, 15/ Swansea/Coquimbo, 13/ Swansea/Bahia, 15/6 Cardiff/Cape Town, 16/6 Algoa Bay. For Brædder fra St. John til Swansea er betalt 40/, og fra Golfhavn for Tømmer slutes til 80/ til U. K. I den kortere Fart er Raterne tilsvarende lave; for Kul fra Grangemouth til Hernøsand er sluttet 400 Tons Skib til Lst. 4.5/ pr. Keel, samme Rate betinges til Gefle, og er der endvidere sluttet til 7/ pr. Ton Koks fra Wear til Mariager. Fra Østersøen noteres en Del Laster, men paa Grund af Fragternes Lavhed slutes der ikke meget. For Brædder noteres pr. f. o. w. fra Sundsvall Distriktet Rm. 18/21 til dansk Havn, Rm. 19/20 fra Søderhamn Distriktet, Rm. 21/22 Piteå/Kjøbenhavn, Rm. 18/22 Sydfinland/Danmark, alt efter Lossepladsens Bonitet. Fra Rønne kan faas Rm. 3¹/₂ à 4 pr. Ton ildfaste Sten til Sydfinland, Rm. 3 til Riga, og til sidst nævnte Plads kan endvidere faas Kridt fra Stevns à Rm. 3 à 3¹/₂ pr. Ton. Samme Rate betales for Kridt fra Aalborg.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Vil De være saa venlig gennem Deres ærede Blad at sige mig, om det ikke er Skik og Brug, at Kaptajnen paa et Dampskib faar Kaplaken for hele Rejsen, selv om han bliver syg og gaar i Land paa Hospitalet den sidste Halvdel af Rejsen; eller kan Styrmanden gøre Fordring paa Kaplak for den Tid, han førte Skibet. Det bemærkes, at Lasten var i Skibet for hjemgaaende paa $\frac{1}{10}$ nær og var samlet paa flere Pladser. Da Skibet kom til Bestemmelsesstedet, sendte Rederiet en anden af Selskabets Kaptajner til at overtage Kommandoen.

En Abonnent.

Sv.: Naar der spørges om, hvad der i dette Tilfælde er „Skik og Brug“, maa Svaret formentlig lyde, at Kaptajnen faar Kaplak for hele Rejsen. Skulde Spørgsmaalet derimod besvares i Overensstemmelse med Søloven, maa Svaret afhænge af, om Kaptajnens Tjenesteforhold ophører, idet han gaar syg fra Borde, eller ikke. Ophører det, skal han kun have saa meget Kaplak, som i Forhold til Rejsens Længde kan anses at falde paa den Tid, han var i Tjenesten (Sølovens § 68), og den øvrige Kaplak maa da tilfalde den, der fører Skibet paa Resten af Rejsen.

Ugens Havarier.

Om Sk. „Heklas“ Havari meddeler „Ærø Avis“ følgende Udtoget af Føreren, Kapt. M. Jørgensens Brev til Rederiet, dateret Cuxhaven d. 9. ds.:

Vi kom ikke ud fra Ostende før i Lørdags Middags, da det blæste haardt af NV. om Fredagen. Da vi gik ud, var Vinden VSV., flovt, men hen paa Eftermiddagen blev det til Kuling og Sø, og Vinden halede sig til SV. Det blæste en halv Storm. Om Natten blev det stille, men lige paa en Gang kom det rygende med en NNØ. Storm og Regn. Vi bjærgede saa ind paa Sejlene og halsede østover Kl. 4. Vi laa saaledes for den Vagt for rebede Sejl, Undertopsejl og Forestagsejl, og Skuden gik en 4 Mils Fart hen tværs i Søen.

Det blæste temmelig haardt og saa stod der et forfærdeligt Hav, saa Skuden slingrede meget. Kl. 9 kom der en Byge, og Skibet tog i det samme en voldsom Overhaling, saa alle Fokketaljereb sprang paa en Gang, og saa gik hele Riggen paa en Gang paa Mesanmasten nær.

Vi kappede saa væk paa det saa hurtig som muligt; det gik ned under Bunden paa Skuden og op til Luvart. Kl. 10 var det hele kappet bort.

Vi satte saa et Stag fra Mesanstuppen til Æselhovedet paa Sprydet, underslog Jageren og underslog Stagfokken den forkerte Vej; men vi kunde ikke faa Skuden til at styre.

Vi drev saa om til om Eftermiddagen Kl. 2. Ved den Tid kom der en tysk Slæbedamper („Simson“ af Hamburg); jeg præjede ham og han slæbte os ind til Hamburg.

Idet Rigningen faldt, knustes Lønningen. Riggen gik over Bord paa 52° 32' N. Br. og 2° 34' Ø. Lgd.

Auktionsbudet, 5,300 Kr., for det ud for Husby strandede Dpsk. Wanda med Ladning approberedes ikke af vedkommende Assurandører. Skib og Ladning er nu solgt til Firmaet John Forbæchs Eftf. af Kjøbenhavn.

Odin, Skonnert, er paa Rejsen fra Rønne til Karrebæksminde med Kaolin i Nærheden af Møen bleven oversejlet af en tysk Torpedobaad. Mandskabet reddet og indbragt til Kiel.

Delta, Skonnert, er d. 11. ds. paa Rejsen fra Windau til Faaborg grundstødt paa Wittelgrunden ved Nysted.

Svava, Skonnertbrig, af Stubbekjøbing, har paa Rejsen fra Helsingborg til Garston været i Kollision med Skonnert Kurér af Oscarshamn. Kurér mistede Bugspryd, Svava, fortsatte Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Gorm Clausens Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 117 Tons Brutto og fik Navnet Yrsa. Hr. C. Christensen i Marstal bliver Skibets korrespond. Reder, Kapt. Erik Rasmussen dets Fører.

Fra Joh. Pedersens Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 172 Tons Brutto og fik Navnet Ruth. Hr. C. W. Clausen i Marstal bliver Skibets korrespond. Reder, Kapt. H. Eriksen dets Fører.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kjøbenhavn 29. Marts, best. til Riga. — Frode, Wrisberg, afgik fra Rosario 5. Marts ank. til Hull 12. April. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Alexandria 10. April best. til Gibraltar f. o. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Cardiff 7. April, best. til Port Said. — Erik II, Hveysel, afg. fra Newport 25. Marts, ank. til Alexandria 9. April. — Knud II, Hansen, afgik fra Swansea 15. April, bestemt til Stettin. — Skjold, Schmidt, afgik fra Lübeck 2. April, bestemt til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 15. April, best. til Stettin. — Ragnar, Holst, afg. fra Kbhvn. 12. April, best. til Windau f. o. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 4. April, ank. til Libau 8. April. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 7. April, ankom til Rotterdam 12. April. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 3. April, best. til Alexandria. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 12. April, best. til Swansea.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Frederikshavn 13. April, best. til Shields. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Blyth 13. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Libau 8. April, best. til Rouen. — Russ, Rasmussen, afgik fra Svendborg 10. April, ankom til Esbjerg 12. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Zea 15. April best. til Frederikshavn. — Niobe, Schmidt, ank. til Braila 12. April. — Nancy, Nielsen, afgik fra Cardiff 5. April, ank. 15. til Tunis. — Nautik, Meinertz, afg. fra Burriana 6. April, bestemt til Newcastle. — Nordsejen, Gram, ankom til St. Louis 10. April. — Nexos, Sørensen, ank. til Sevilla 11. April. — Nora, Jørgensen, afg. fra Messina 7. April, best. til St. Petersburg. — Neptun, Winther, ankom til Hull 11. April. — Nerma, Nielsen, ank. til Newcastle 14. April. — Alfa, Nørby, ank. til Methil 14. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Sunderland 12. April. — Kamma, Pedersen, ank. til Grangemouth 14. April. — Helga, Lagesen, afgik fra Sevilla 13. April. — Martha, Jørgensen, afg. fra Newport 10. April. — Elna, Møller, afg. fra Penarth 11. April. — Therese, Christensen, afg. fra Kings Lynn 10. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ank. til Beirut 13. April. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Fiume 15. April, bestemt til Sortehavet. — Dana, Nielsen, ank. til Lissabon 15. April. — Ophelia, Wilhelmssen, afg. fra Palermo 11. April, bestemt til Sortehavet.

Dania. Mary, Nielsen, ankom til Leith 13. April. — Dagny, Lorentzen, ankom til Harburg a. d. Elbe 14. April.

Jylland. Karen, Degn, afgik 13. April fra Palermo til Lissabon.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Tyne 9. April best. til Pillau. — Fyen, Hansen, afgik fra Pillau. 14. April

best. til Riga. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Sunderland 15. April, best til Kjøbenhavn. — Russia, Hansen ank. til Kjøbenhavn 9. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Lübeck 10. April ankom til Blyth 13. April.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Dunston 11. April, ankom til Kbhvn. 15. April.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Bordeaux 9. April, best. til Barry. — Gallia, Nielsen, afgik fra Svendborg 9. April, ankom til Windau 11. April. — Caledonia, Fisker, afgik fra Kjøbenhavn 13. April, bestemt til Tyne.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Tyne 9. April, ankom til Stettin 14. April.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Helsingør 15. April. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Colombo 15. April. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Rosario 19. Marts. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Kbhvn. 15. April. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Swansea 15. April, bestemt til Kronstadt. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Bilbao 15. April, bestemt til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 12. April. — Skanderborg, Jensen, ankom til Montevideo 27. Marts. — Søborg, Fischer, afg. fra Newcastle 10. April, best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Frederikshavn 15. April. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Cardiff 12. April, best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afgik fra Kbhvn. 15. April, bestemt til Libau. — Klampenborg, Jensen, ankom til Libau 7. April. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Beachy Head 15. April, best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Glasgow 13. April. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Swansea 14. April. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Funchal 29. Marts, best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, ankom til Leith 13. April.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 12. April. — Kallundborg, Lund, ankom til Ayr 14. April.

Dampskibsselskabet Torm. Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 12. April, best. til Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hartlepool 11. April, best. til Swinemünde. — Hermia, Sørensen, afg. fra Grangemouth 12. April, best. til Kbhvn. — Bornholm, Petersen, afgik fra Burntisland 9. April, ank. til Kiel 14. April. — Ajax, Brorson, afgik fra Rostock 12. April, ankom til Burntisland 15. April. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 15. April, best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Trelleborg 15. April, ank. til Kbhvn. 15. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Schening, ank. til Kbhvn. 14. April. — Annam, Berentzen, pass. Suez 15. April.

Æra. Energi, Nielsen, ank. 14. April til Blyth. — Erindring, Hansen, ank. 9. April til Blyth.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kbhvn. 5. April, best. til Riga. — London, Bom, ank. til Stockholm 4. April. — Paris, Nielsen, afgik fra Windau 14. April, bestemt til W. Hartlepool.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Hamburg 14. April. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Las Palmas 10. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Hull 15. April.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Flensborg 15. April.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kbhvn. 14. April.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Aarhus 15. April, best. til Windau. — Clara, Jensen, ankom til Kiel 13. April.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra Messina 11. April, best. til St. Petersborg.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Embla, Jepsen, afgik fra Marseille 3. April, ankom til Port de Banc samme Dag. — Emilie, Thomsen, ankom til Macassar 7. April fra Amsterdam. — Verdan, Nielsen, afgik fra East London 12. Marts til Westport. — Aagot, Nørby, gik til Søs fra Elben 11. April til Santos. — Prinsesse Marie, Lybecker, ankom til Queenstown 14. April fra Astoria.

Rønne. Ane Cathrine, Petersen, ank. til Swinemünde 8. April. — Hans Peter, Vesth, ankom til Kalmar 10. April. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kbhvn. 11. April. — Oline Dahl, Rasmussen, ankom til Kbhvn. 11. April. — Rolf, Hermansen, ankom til Borgholm 11. April.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ank. til London 7. April. — Urda, Rasmussen, ank. til Leith Red 7. April. — Samson, Hansen, ankom til Leith 6. April. — Thetis, Hansen, ank. til South Alloa 8. April. — Union, Rasmussen,

ank. til Kalmar 8. April. — Heimdahl, Martensen, ank. til Nantes 8. April. — Fanny, Mikkelsen, ankom til Brest 8. April. — Concordia, Henriksen, ank. til Hull 9. April. — Martha, Hansen, ankom til Kragerø 9. April. — Agnes, Andreasen, ankom til Kragerø 9. April. — Vesta, Poulsen, ank. til Plymouth 9. April. — Newsky, Nielsen, ankom til Königsberg 9. April. — Solon, Mikkelsen, ank. til Langesund 10. April. — Standard, Rasmussen, ank. til Mandal 10. April. — Elise, Andreasen, ank. til Charlestown 9. April. — Valdemar, Andreasen, ank. til Kings Lynn 10. April. — Carl Mørk, Mortensen, ank. St. Davis 11. April. — Hertha, Hansen, ank. til London 10. April. — G. R. Berg, Petersen, ank. til St. Nazaire 10. April. — Grethe, Hansen, ank. til Göteborg 11. April. — Erhardt, Larsen, ank. til Frederikstad 12. April. — Brage, Hansen, ank. til Leith Red 11. April. — Mercur, Lund, ankom til Fowey 11. April. — Neptunus, Jensen, ankom til Dysart 11. April. — Niord, Svennevig, ankom til Flekkefjord 12. April. — Haabet, Andreasen, ankom til Kings Lynn 11. April. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Leith 12. April. — Minerva, Fuglsang, ank. til Wismar 13. April. — Delos, Andersen, ankom til Nantes 14. April. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Gibraltar Red 13. April. — Confidence, Mouritzen, ank. til St. Malo 13. April.

Æra. Marie, Hansen, ank. 8. April til Falmouth, er beordret til London. — Sylphe, Petersen, ankom 6. April til Leith. — Freya, Østermann, ank. 8. April til South Alloa. — Expres, Boye, ank. 9. April til Swinemünde. — Thekla, Andersen, ank. 9. April til Laurvig. — Niels Juel, Nielsen, ank. 8. April til Marseille fra Le Moule. — Sophie, Lauritzen, ankom 5. April til Göteborg. — Anna Cecilie, Drejøe, ank. 7. April til Moss. — Kvik, Andersen, afg. 7. April fra Drammen til Newcastle. — Claudia, Simonsen, ank. 9. April til Cardiff. — Anne, Hansen, ankom 9. April til Aarhus. — Marie, Rasmussen, ank. 6. April til Aalborg fra Stettin. — Alf, Rasmussen, ankom 10. April til South Alloa. — Adele, Rasmussen, ank. 7. April til Korsør fra Wismar. — Gerda, Hansen, ank. 6. April til Aarhus fra Antwerpen. — Kiana, Christensen, ankom 10. April til Porthleven. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 8. April til Crosetti. — J. A. Kromann, Christensen, var 9. April sejlferdig i Hamburg, best. til St. John (New Foundland). — Maren, Christensen, ankom 11. April til Christiania. — Atlantic, Rasmussen, var 26. Marts sejlferdig i Pensacola best. til Dakar og St. Louis. — Marie, Christensen, ank. 9. April til Kjøbenhavn fra Heils. — Hebe, Clausen, afg. 10. April fra Kbhvn. til Wanewik. — Mathilde, Rasmussen, ank. 11. April til Kjøbenhavn fra Mariager. — Marie, Rasmussen, afg. 11. April fra Kjøbenhavn til Faxe. — Olga, Jørgensen, ankom 11. April til Lorient — Enigheden, Friis, ankom 11. April til Christiania. — Kvik, Andersen, ankom 13. April til Newcastle. — Hermod, Hermansen, ankom 11. April til Lemkenhafen. — Danmark, Knudsen, ankom 13. April til Liverpool. — Karen, Bager, ank. 14. April til South Shields. — Thea, Friis, ank. 14. April til Middlesbro. — Abba, Petersen, ankom 14. April til Imuiden.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 11. April til Colberg fra Königsberg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dyberne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. **Trekroner N.** Den 15de April 1902 er midlertidig udlagt en hvidmalet Lystønde, der viser rødt Fyr med Formærkelser. Lys c. 5 S., Mærke c. 1 S., 40 Alen NØ. for N.-Enden af den N. for Trekroner under Bygning værende Bølgebryder, 850 Alen N. 10° V. fra Trekroner Fyrtaarn. Man skal gaa N. om Tønden.

Det røde, midlertidige Blinkfyr paa Bølgebryderens Yderende er samtidig slukket.

Drogden. **Søndre-Røse.** En Vandstandsmaalder med en Trekant med Spidsen nedad paa Toppen er i 12 Fod Vand midlertidig anbragt paa Landgrunden 3¹/₂ Kbl. NV. t. V. fra Søndre-Røse rede Spidstønde med 2 Koste.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sværriig. **Skaane SØ.-Kyst.** **Smygehuk SSØ.** Et Vrag ligger sunket 3 Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Smygehuk Fyr. En Mastetop er 6 Fod over Vandet. 55° 17' N. Br. 13° 24' Ø. Lgd. Ifølge Telegrammer fra Løds-kaptajnen i Stockholm ere

Fyrskibene „Kopparstenarne“ og „Almagrundet“ atter udlagte paa Station.

Åhus. Uden for Åhus ere Lystønderne og Klokketønden atter udlagte.

Norrköping. Til Sommer foretages Uddybningsarbejder ved Norrköping. Røde Tønder udlægges ved Farvandet; de maa ikke forveksles med Sømærkerne. Paa Uddybningsmaskinen hejses, naar den arbejder, to sorte Balloner paa Masten, og et blaåt Flag vises paa den Side, hvor den skal passeres. Et rødt Flag paa Toppen betyder, at Farvandet er spærret.

Tyskland. Hela. Paa Hela Havns V.-Mole er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 53° Ø. gennem Ø. til S. 11° Ø., rødt Lys fra S. 11° Ø. gennem S. og V. til N. 62° V. og hvidt Lys fra N. 62° V. til N. 37° V. Flammens Højde: 29 Fod. Det hvide Lys er farvet svagt rødt.

Adler-Grund. De tre hvide Spirtønder ved N.-Siden af Adler-Grund ligge c. 2½ Kbl. S. for Fyrskibet, i Ø. og V. c. 2½ Kbl. fra hinanden. De have alle N.-lig Topbetegnelse og ere V. fra mærkede „Adlergrund Nord 1“, „2“ og „3“.

Femern-Bælt. Fyrskibet „Fehmarnbælt“. Fyrskibet „Fehmarnbælt“ har en afkortet Kegle paa Stortoppen og en Ballon paa hver af de andre Topper.

Ø. fra skal man ikke trække Fyrskibet N.-ligere end N. 65° V.

Stollergrund. Den grønne Telegraftønde, der laa ved Stollergrund 3 Kml. NØ. fra Bülk Fyr, er inddraget og Kablet mellem den og Fyrtaarnet optaget. 54° 30' 10" N. Br. 10° 14' 50" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store-Middelgrund. Ifølge Meddelelse fra Førerer af svensk Galease „Anna Cecilie“, Kapt. Larsson, passeredes den 11te April 1902 en svær Mast, 4 Fod over Vandet, c. 22 Kml. V. t. S. fra Tylø Fyr, altsaa paa Store-Middelgrund.

Masten vil blive eftersøgt og eventuelt uskadeliggjort.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 3die April. 53° 8' 40" N. Br. 1° 59' 0" Ø. Lgd. Et drivende Vrag med en Mast lidt over Vandet.

Den 1ste April. 53° 40', N. Br. 0° 20', Ø. Lgd. Et sunket Vrag. To Master vare over Vandet.

Den 6te April. 52° 5' N. Br. 1° 35' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Norge. Følgende Lanterner brænde, naar et af Bergen-ske og Nordenfjeldske Dampskibsselskabers Skibe ventes:

Sør-Kraakø Ø.-Pynt. Lyset er rødt fra fri Ø. om Kraakøtaren til fri V. om Brandø og Gnagskjær, grønt derfra gennem Ø. til fri N. om Ringskjærboen. Flammens Højde: 16 Fod.

Rødø. Helgeland, paa Havnholmen NØ.-Kant. Lyset er rødt fra ind paa Skaalneset Ø. efter til fri N. om Sandverken. Flammens Højde: 29 Fod.

Sund i Salten, paa Sundsodden, viser hvidt Lys. Flammens Højde: 19 Fod.

Kilbotten, S. for Harstad, to hvide Lanterner, c. 2 Kbl. fra hinanden. Holdte overet lede de mellem Kilholmen og Furunes. Flammens Højde: 64 og 16 Fod.

Tovik, Astaffjord, viser rødt Lys fra fri Ø. om Tovikskjær til fri V. om Dybvikneset. Flammens Højde: 29 Fod.

Borkenes, Kvæfjord, viser rødt Lys fra fri V. om Trastadnes, gennem V. og S. til ind paa S.-Pynten af Kvæ.

Bjarkø, Andfjorden, to hvide Lanterner, c. ¾ Kbl. fra hinanden. Holdte overet lede de fri Ø. om Troldnesboen og mellem Smaaskjær og Svine ind til Anløbsstedet.

Rosfjord, Malangen. Lyset er rødt over Malangen og grønt mellem Stagerne.

Egerø Fyr er slukket fra 20de Maj til 10de Juli 1902.

I 1902 forandres følgende Fyr og Fyrlamper saaledes:

Kallerød Fyrlampe formørkes til fri Ø. om Alshustangen. Songvaar Fyr skal vise grønt Lys over Maageskjærene og Lyngholmerne.

Drevø Sund Fyrlampe skal vise Mørke over Drevøkat, rødt Lys fra N.-Kant af den mørke Vinkel til den nuværende Lysgrænse V. for Drevøskjær og Kvanskjærboen, hvidt Lys derfra til den nuværende Lysgrænse fri Ø. for Kjønholmfu, grønt Lys over Kjønholmfu, rødt Lys derfra gennem S. og V. til den nuværende Lysgrænse, fri V. for Søndre Saltskaar, grønt Lys derfra til S.-Kant af den mørke Vinkel.

Gjeita Fyr. Den røde Vinkel mod SV. udvides mod Ø. til fri Ø. om Kjønholmen.

Haldorhavn Fyrlampe skal vise rødt Lys fra N. 61° Ø. til c. N. 75° Ø.

Herø Sund Fyrlampe skal vise rødt Lys fra S. 4° Ø., V. efter til omtrent midt i Andø Sundet.

Hofsvaag Fyrlampe. Den røde Vinkel mod Dønnesø skal udvides mod S. til ind mod Gleinsvaag.

Aasvær Fyr. Den røde Vinkel mod NV. skal udvides mod V. til fri S. for Blindingskallen.

Hanøvekk Fyrlampe skal mod N. vise grønt Lys fra ind paa Brotte til fri Ø. for Jæva, hvidt Lys derfra til fri V. for Sandø, rødt Lys derfra til ind paa Hernesskagen, og mod S. rødt Lys fra S. 36° V. til fri Ø. for Gunnarbaaden, hvidt Lys derfra til S. 9° V.

Drogneset Fyrlampe skal vise grønt Lys over 9 Fods Boen uden for Jervold.

Tyskland. Helgoland. Düne. Fyrene paa Düne N. og V.-Baake ere nu forandrede.

Elben. Kaiser Wilhelm Kanal. Lystønderne, der afmærke Reden ved det V.-lige Indløb til Kaiser Wilhelm Kanal, ere atter udlagte og Fyrene, der betegne Reden, slukkede.

Jade. Alte Jade. Baaketønden Jade Plate N., i Alte Jade, er nu ombyttet med Lystønden.

Fyrskibet „Genius Bank“ ombyttes midlertidig med det tremastede Reservefyrskib „Reserve“. Fyr og Signaler ere uforandrede.

Holland. Zuiderzee. Et Fartøj er sunket i 11 Fod Vand, paa 52° 27' 40" N. Br. 5° 40' 54" Ø. Lgd. Det ligger meget farligt for Skibsfarten. Vraget er afmærket med en Vragtønde og om Natten vises de sædvanlige Lanterner.

Zeegat van Texel. Willemsoord. Ved Willemsoord nedtages Mastekranen for at efteryses.

IJmuiden. I IJmuiden er Dybden 27½ Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstandssignalerne.

Wester Schelde. I Pas van Terneuzen er Spidstønde Nr. 10 med Kegle ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 10 med Kegle, der ligger i 27 Fod Vand.

Paa Biervliet Rød er Stumptønde Nr. 6 inddragen. Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 5 med Diamant hører nu til Afmærkningen af Pas van Terneuzen og har nu Nr. 11.

I Everingen er den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 11 med Diamant inddragen. Spidstønde Nr. 12 er ombyttet med en rød og sort vandret sribet Kugletønde Nr. 12 med Diamant, og ligger i 30 Fod Vand.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Floden Trieux. En Klippe med 3 Fod Vand ligger 2 Kbl. N. 59° V. fra La Croix Fyr ved Indløbet til Trieux.

England. Dungeness SV. Vraget af et tremastet Sejlskib ligger sunket i 15½ Fv. Vand, 8 Kml. SV. ¼ S. fra Dungeness. Toppene ere over Vandet. Et Vragfyrskib er udlagt 2 Kbl. NNW. for Vraget. 50° 47' N. Br. 0° 50' Ø. Lgd.

Beachy Head. Omtrent den 2den Oktober 1902 skal paa Beachy Head, c. 1 Kml. Ø. fra det nuværende Fyr og 5 Kbl. S. 50° V. fra Kystvagten, tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 20s. viser To-Blink, og lyser fra N. 78° V. gennem V., S. og Ø. til N. 69° Ø. Synsviddens: 16 Kml. Rødt, 136 Fod højt Fyrtaarn med sort Bælte. Taagesignal skal gives med Et-Knald hver 10 Minutter. 50° 44' 15" N. Br. 0° 15' 0" Ø. Lgd.

Samtidig slukkes Belle Toute Fyr.

Fyrskibet „Owers“ VSV. Vraget af et Sejlskib, sandsynligvis „Cambrian Princess“, ligger sunket fra Fyrskibet „Owers“ i VSV. og fra Fyrskibet „Nab“ i SØ. t. S. Masterne ere over Vandet. 50° 35' 0" N. Br. 0° 51' 30" V. Lgd. En Vragtønde ligger S. for Vraget, der tillige er afmærket med et Vragfyrskib.

Nordlige Atlanterhav.

Canariske Øer. Teneriffa. Punta Abona. Fyret paa Punta Abona er et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sekunder viser Tre-Blink, Blink, Mørke 5s., Blink, Mørke 15s. Synsviddens: 14 Kml. Det vises fra et gult, 20 Fod højt Taarn.

Canada. St. Lawrence River. Følgende Lystønder, der viste hvidt, fast Fyr, vise fra Skibsfartens Aabning 1902 hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 10s., Mørke 10s., nemlig Ogdensburg Western Entrance Lystønde Nr. 2, Bay State Shoal Lystønde Nr. 5, Empire Shoal Lystønde Nr. 4 og Chapman Shoal Lystønde Nr. 12.

Cape Breton Island. Sydney Harbor. Cranberry Head. Taagesignalet paa Cranberry Head er ophørt.

Nova Scotia. Liverpool Bay. Brooklyn Pier. Det grønne, faste Fyr paa Brooklyn Pier er flyttet til Pierens Inderende. 44° 2' 45" N. Br. 64° 41' 20" V. Lgd.

Bay of Fundy. Basin of Mines. Wolfville. Paa NV.-Enden af Government Pier ved Wolfville er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 6 Kml. Hvid Fyrbaake. 45° 6' 6" N. Br. 64° 21' 34" V. Lgd.

Kingsport. Paa Kingsport Pier er det midlertidige, hvide, faste Fyr flyttet fra Pierens Yderende c. 50 Alen indad.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Rumstick Shoal. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 12 Fod Vand udlagt ved S.-Enden af Rumstick Shoal, 50 Alen V. for Rumstick Shoal Tønde Nr. 1, fra Warwick Fyr i N. 62¹/₂° Ø. og fra Conimicut Fyr i S. 60° Ø.

Point Judith. Harbor of Refuge. Vraget af Skonnerten „J. G. Fell“, der laa tæt ved det V.-lige Indløb til Harbor of Refuge ved Point Judith, er borttaget. Dybden paa Stedet er 27 Fod.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. En rød Spidstønde Nr. 10 er i 13 Fod Vand udlagt midt uden for Indløbet til den gravede Rende mellem Hillsboro Bay og Hillsboro River, fra Gadsden Point i N. 21° Ø. og fra Depot Key Ø.-Ende i S. 27° Ø. Man skal gaa V. om Tønden.

Texas. Galveston. En sort Stumpstønde Nr. 1 er i 22 Fod Vand udlagt fra Baaken paa Enden af S.-Dæmningen i N. 1¹/₂° Ø. og fra Bolivar Point Fyr i S. 65° Ø. Den flyttes eftersom Løbet forandrer sig.

En rød og sort vandret stribet Spidstønde er i 20 Fod Vand udlagt ved et Vrag, som ligger 1¹/₂ Kbl. N. 72° Ø. fra Hitchcock Reef Baake.

Cuba. Havana. Tidssignalet i Havana maa foreløbig betragtes som upaalideligt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. I Brasilien maa den gamle internationale Signalbog endnu udelukkende benyttes til Signalering med Signal-Stationerne.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Thau. Den 13de April 1902 tændes det hvide og grønne, faste Fyr Onglous paa Molehovedet ved Canal du Midi. Flammens Højde: 32 Fod. Lyset er hvidt fra N. 30¹/₂° Ø. til N. 49° Ø. og grønt fra N. 30¹/₂° Ø. til NV.-Kysten. 43° 20' 26" N. Br. 3° 32' 23" Ø. Lgd.

Italien. Santo Stefano. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Molen ved Santo Stefano vises fra en Jernbaake paa Stenfundament.

Italien V.-Kyst. Maratea S. Giumenta. Dybden paa Grunden Giumenta, 3¹/₂ Kbl. S. 59° Ø. fra Øen San Janni, S. for Maratea, er kun 4 Fod. 39° 57' 50" N. Br. 15° 43' 35" Ø. Lgd.

Algier. Ténès. Ved Ténès findes følgende Fyr: Et hvidt, fast Fyr paa V.-Molens Bøjning. Flammens Højde: 47 Fod. Fyrbaake.

Et hvidt, fast Fyr, med en grøn, fast Vinkel over Midten af Ø.-Løbet, paa V.-Molens Hoved. Flammens Højde: 24 Fod. Fyrbaake. Holdte overet lede disse to Fyr gennem Ø.-Løbet. Med haardt Vejr kunne Fyrene ikke tændes.

Et hvidt, fast Fyr, med en rød, fast Vinkel over V.-Løbet, paa N.-Molens Hoved. Flammens Højde: 24 Fod. Fyrbaake. Med haardt Vejr kan Fyret ikke tændes.

Et hvidt, fast Fyr, med en rød, fast Vinkel over V.-Løbet, paa Kanten af Klinten, c. 1 Kbl. fra N.-Molens Inderende. Flammens Højde: 51 Fod. Holdte overet lede disse to Fyr gennem V.-Løbet.

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

Forindien. Coromandel Kyst. Armeghon. Den 1ste Maj 1902 tændes Armeghon nye Blinkfyr og samtidig slukkes det midlertidige, hvide, faste Fyr.

Sumatra V.-Kyst. Simaloer N. V. for Sumatra ligge Rev med 2 å 3 Fv. Vand 1¹/₂ Kbl. N. 10° V., 1¹/₂ Kbl. N. 80° Ø., 5¹/₄ Kbl. S. 89° Ø. og 2¹/₂ Kbl. S. 6° V. fra et Punkt, der ligger, fra Øen Sioemat NØ.-Pynt i N. 60° V., fra Sioemat V.-Pynt i N. 49° V., fra Toppen Langeni i N. 74° Ø. og fra Pynt Siango i S. 77° Ø., paa 2° 40' 50" N. Br. 96° 18' 30" Ø. Lgd.

Tampat Toean. Paa Revet 6₃ Kml. S. 72° V. fra Pynt Toean er der kun 4¹/₂ Fv. Vand. 3° 13' 0" N. Br. 97° 4' 30" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Gulf of Tokyo. Den røde Tønde med Bur ved Spidsen af Grunden ud for Fort Kanagawa har nu Trekant paa Toppen. Den røde Tønde med Bur paa den yderste Kant af Kanagawa Grund er ombyttet med en sort Tønde med Cylinder.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. April 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		—	—
Danmark		69 ³ / ₄	70 ¹ / ₄
Norden		98	98 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		84 ³ / ₄	85
Carl		39 ³ / ₄	40
Dannebrog	82 ¹ / ₂	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄
Skjold		54 ¹ / ₄	54 ¹ / ₄
Urania		42 ³ / ₄	43 ¹ / ₂
Union		88 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₄
Østasiatiske	96 ¹ / ₂ —97 ¹ / ₂	97	97 ¹ / ₄
Østersøen	101 ¹ / ₂	101	101 ¹ / ₂
Nordøen	48	47 ¹ / ₂	50
Torm		—	—
Vesterhavet		100	—
Gorm		90	—
Cimbria		90	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk. . .		—	—
Hejmdal		94	96
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	—
5 ⁰ / ₁₀₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kredtforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		88	88 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		90 ¹ / ₈	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	96— ¹ / ₄	96	96 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	91	91	91 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 6 —		96	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		90	91
Aktier.			
Nationalbank		141 ³ / ₄	143 ¹ / ₂
Privatbank	119 ³ / ₄	119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₂
Landmandsbank		125 ³ / ₄	126 ¹ / ₂
Handelsbank		119	121
Grundejerbank		102	108
Burm. & Wain	79 ³ / ₄	80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		92 ³ / ₄	94
Sukkerfabr.	110 ¹ / ₄	110	110 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier		105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 15. April 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.23	18.20
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 15. April 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	100.60
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.80
5% Mexikanske 1899	100.70
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — 1890	83.30

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

Forenede Dampskibsselskab 14,000, „Norden“ 6,000, „Carl“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 40,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

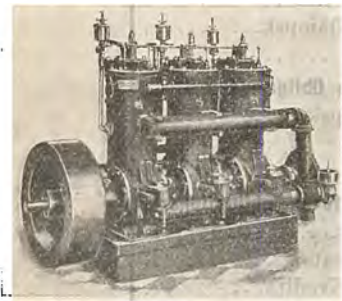
Jollemotorer paa $1\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa $1\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1: Klases Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

W^m. O. JENSEN.

Jærnbanegade 6. Kjbhvn. B.



AMERIKANSKE BAADE-MOTORER

fra WOLVERINE MOTOR WORKS.

Grand Rapids. Mich. U. S. A.

Disse Benzinmaskiner leveres fra 2-80 HK.
Fra 9 HK. med 3 Cylindre bygges Maskinerne saa-
ledes, at de kunne sætte sig selv i Gang. Maskinerne
kunne løbe til begge Sider. Ved en 27 HK. Maskine er
Benzinforbruget billigere end ved en Petroleumsmotor.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdagen den 26. April
Kl. 3 Em. i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Dagsordenen er følgende:

Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for For-
eningen og for Københavns Navigationsskole.

Bestyrelsens Aarsberetning.

Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer.

Valg af 2 Revisorer.

København, 11. April 1902.

A. B. Mønter
Formand.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Løderstræde 9, København K.
Tel. 3681.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

PETER IBSEN, Kronprinsensgade 3. København K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Tn. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibs- Provianteringshandlere.

København og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 9560.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lodsas, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pækhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ½ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshejden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde torefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

P. Jørgensen,
Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith",
Cronstadt.
Etableret 1850.
Hans Smith,
St. Petersburg.
Telegramadr.:
"Smithans",
St. Petersburg.
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Skibsbygger
Richard Schrøder,
Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1822.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe, Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sæ- Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,
Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Bugsersbaadene „ROLF“ & „Fritthof“ udfører længere Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans Förening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

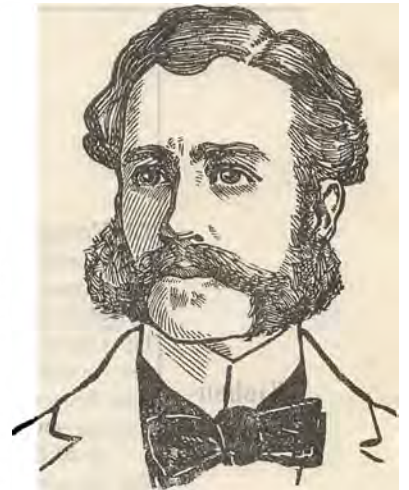
**Syge helbredes.
Svage vinder Kræfter.**

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elikvir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgning efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktors Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer afagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivne som uehelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbavsende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjertesygge og Hæmorhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personsanseelse« hos Livets Eleksir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubhindret ogsaa om Natten.

Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der oprævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.



SOLICUM KAUTSCHUK MALING.

Patenteret overalt i Europa og Amerika. Modstaar Rust, Fugtighed, Svamp, Syrer, Saltvand, Solhede og meget høje Varmegrader, gør ved Pastrykning af Papir, Læder og Lærred dette fuldstændig vind- og vandtæt. Fremstilles i alle Farver. er meget drøjt og hurtigtørrende. Enefabrikanter: Aktieselskabet Isolationsstof Fabriken, Kjøbenhavn V. Telefon Enghavevej Nr. 43.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust paa Jærn & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning. langt bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. JOH. BRUUN, Helgolandsgade 2. Kjøbenhavn B.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 17. April 1902. — Overrettsdom. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

De Smithske Jærnstøberier og
Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmødgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 17.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. April 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

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

John Hinze's Enke

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{10}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: **Lehmann.**

HILMAR LEHMANN,
Helsingør.



Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Er „Moss-Rose“-Tobakken
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
vægpapiret.

**De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik**

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højest
Ærespris Wien 1890.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2508.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

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

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
**Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.**

Kjøbenhavn, d. 24. April 1902.

Det er i disse Dage paa det nærmeste tre Aar siden, at vi her i Danmark havde den sidste større Sømandsstrejke. Det var den Gang Matroserne, der strejkede for at faa højere Løn, og da de ikke ene kunde gennemføre deres Fordringer, nedlagde ogsaa Søfyrbøderne og Havnearbejderne Arbejdet. Rederne faldt saa hurtigt til Føje, og den kortvarige Kamp sluttedes med en Overenskomst, der i det væsentlige betegede en Sejr for de strejkende.

Den store Strejke indenfor Skibsfarten, der er udbrudt i den forløbne Uge, hviler paa et andet Grundlag. Den har sin Oprindelse i Søfyrbødernes Arbejdsnedlæggelse i Vinter, der formelt drejede sig om nogle ubetydelige Lønningsspørgsmaal, reelt var en Kamp fra Redernes Side for Opretholdelse af Disciplinen i Skibene, der stod Fare for at lide Skibbrud ved de idelige og utaalelige Overgreb fra Fyrbødernes Side. Rederne nægtede enhver Forhandling om en Overenskomst til Afløsning af den udløbne, de udstedte et Forhyringsreglement for Søfyrbøderne, og de har indtil nu kun forhyret efter dette. Fyrbøderstrejken syntes at løbe ud i Sandet, og Redernes Stilling syntes endda sikker, da de den 1. April udstedte et Forhyringsreglement ogsaa for Matroser, efter at have nægtet at forhandle om nogen ny Overenskomst med dem. Alt gik sin rolige Gang, indtil afvigte Torsdag Transportarbejder-Forbundet, hvorunder hører Havnearbejdere, Matroser og Søfyrbødere, efter forgæves at have søgt en øjeblikkelig Forhandling med Rederierne, ganske uventet erklærede Strejke for „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skibes Vedkommende. For Matrosers og Søfyrbødernes Vedkommende gaar Fordringen ud paa en ny Overenskomst med Rederierne, for Havnearbejdernes paa en Forhøjelse af Timebetalingen fra 40 til 50 Øre, af Akkordbetalingen for Kularbejderne fra 22½ Øre pr. Læst til 25 Øre. Strejken er fra i Lørdags udvidet til alle Dampskibe, men Beslutningen herom er dog senere modificeret derhen, at den kun gælder de i Dampskibsrederi-Foreningen indmeldte Rederiers Skibe, altsaa bl. a. ikke udenlandske Skibe. De samvirkende Fagforbunds Forretningsudvalg har — under Henvisning til, at Rederiforeningen egenmægtig har gennemført forringede Arbejdsvilkår for Søfyrbøderne — vedtaget, at fra d. 25. ds. skal alle under Forbundene hørende Søfolk og Havnearbejdere nedlægge Arbejdet, hvis der ikke forinden er naaet Overenskomst. Dampskibsrederi-Foreningen har derefter enstemmigt besluttet fra d. 19. ds. ikke at engagere Fagforeningsfolk til Arbejde i deres Skibe, hverken paa Dæk, i Maskine, ved Losning eller Indladning af Gods i Danmark. Af andre Søfartsforeninger end de i Striden direkte implicerede har kun Maskinmestrenes Forening taget Stilling, idet den har vedtaget, at Foreningens Medlemmer ved Losning og Ladning af Skibe strengt skal holde sig til Sølovens Bestemmelser, saaledes at de ikke nægter at deltage i Losning og Ladning om Bord i det Skib, de er paamønstrede; dog maa Antallet af Skibets Mestre og Assistenten ikke forøges under den nuværende Havnearbejderkonflikt. Havnearbejdernes Forbund har i en offentliggjort Udtalelse erklæret sig villig til at underkaste sig en Voldgift. Endelig har Arbejdsgiver-Foreningen, af hvilken Dampskibsrederi-Foreningen er Medlem, gennem sit Forretningsudvalg vedtaget ikke i Øjeblikket at blande sig i Striden, der, som Situationen foreligger, maa kæmpes til Ende mellem de stridende Parter.

Denne store Strejke, der omfatter over 3,000 Mand, har naturligvis forvoldt en Del Forstyrrelser i Skibsfarten, navnlig for „Det forenede Dampskibsselskabs“ Skibe. Ved Hjælp af Folk fra Udlandet, af faste Folk og Kontorpersonale er de Skibe, hvis Ekspedition har

mest Betydning, dog blevet lossede og lastede. Strejken er en Styrkeprøve mellem Rederiforeningen og Fagforeningerne; de Lønsspørgsmaal, der er rejste, er ikke af større Betydning, men Rederierne synes fast bestemte paa at gennemføre deres Program: at være Herre over Arbejdsvilkårene uden Hensyn til Fagforeningerne. Rederiforeningen ønsker ikke paa nærværende Tidspunkt at gøre Offentligheden bekendt med dens Motiver til at indtage det klare Standpunkt overfor Fagforeningerne, der fremgaar af dens ovennævnte Erklæring. Det har været sagt i Dagspressen, at Dampskibsrederi-Foreningen skulde være optaget i den engelske Shipping Federation. Det er vistnok sandsynligt, at der er etableret et vist Samarbejde mellem de to Organisationer; at en egentlig Optagelse skulde have fundet Sted, anser vi dog for usandsynligt, thi Rederiforeningens Beslutning om ikke at engagere Fagforeningsfolk stemmer ikke med Shipping Federations Politik, der slet ikke blander sig i Spørgsmaalet om, hvorvidt de Folk, den hyrer, er i Fagforeninger eller ikke.

I det norske Statsraad er, ifølge „Norg. Sjøft.“, af Regeringen fremsat Forslag om Statskontrol med Skibes Sødygtighed, og samtidig udtalte den sig for Nødvendigheden af, at der, henset til den store Forlisprocent, indføres tvungen Lastelinje. Den første Foranstaltning erkender Bladet for nødvendig, men den anden betegner det som ubetimelig og som en Byrde, der fuldstændig vil lamme den norske Skibsfart i Kampen med dens Konkurrenter. Det bebrejder Regeringen, at den ikke har søgt sammenkaldt en international Konference om dette Spørgsmaal, og hævder, at den store Forlisprocent ikke skyldes Mangel af Lastelinje.

I samme Statsraad foresloges det at oprette et Søfartskontor under en med Søværnen særlig kyndig Chef, en Foranstaltning, der vil blive modtaget med stor Tilfredshed i alle norske Søfartskredse.

Om Lastelinje-Forslaget udtaler „Norg. Sjøft.“ fremdeles:

„Der gaar i disse Dage et Skrig af Forbitrelse og Bekymring langs vor Kyst over et Regeringsforslag, som, hvis det vinder Stortingets Bifald, betyder Ruin for en stor Del af Dampskibs-Handelsflaaden og et betydeligt Indtægtstab for den øvrige; det betyder en Reduktion i Bæreevne af c. 5 pCt. for den hele Dampskibsflaade, men af 10—20 pCt. for den Del af den, som repræsenterer Fartøjer under 2,000 Tons d. V., det betyder, at de Redere, hvis Bedrift omfatter europæisk Fart, af simpel Selvopholdelsesdrift i Konkurrencen med svenske, danske og tyske Rederier maa søge deres Fartøjer indregistrerede under et fremmed Flag, og dette betyder igen, at saa og saa mange Skibsførere, Styrmand og Maskinister bliver sat ud af Virksomhed; men hvem honorerer Regningen for Tab af Livsgerning?“

Ogsaa i Bergen har Forslaget vakt megen Bevægelse. Det vil i det hele sikkert fremkalde stærkt Røre blandt de norske Redere, der har ført en Række vægtige Argumenter i Marken mod den tvungne Lastelinje.

Bør en Leder af et Aktieselskab eller en lignende Bedrift kunne være interesseret i andre Foretagender, med hvilke han paa sit Selskabs Vegne gør Forretninger? Dette Spørgsmaal — om hvis Besvarelse man her hjemme iøvrigt ikke vilde være i Tvivl — har nylig været behandlet af en engelsk Domstol. Det oplystes i en for denne verserende Sag, at den korresponderende Reder for en Damptravler havde købt Kul til Brug for denne hos Aberdeens Kulkompagni, i hvilket han var Direktør

og stor Parthaver. Klageren i Sagen var Parthaver i Damptrawleren og gjorde gældende, at dennes Reder, der af sine Medredere var betroet en Tillidspost, ikke var berettiget til uden disses Samtykke at købe Kul til Skibet hos et Selskab, i hvilket han var Direktør og Interessent. Klageren paastod, at de Poster i Regnskabet, der vedrørte Købet af Kul fra det nævnte Selskab, skulde udgaa, eller i hvert Fald reduceres til den Pris, i hvilken Kullene stod Selskabet. Dommen faldt ud til Gunst for Klageren, men det kan ikke ses af den, om de paagældende Poster skal udgaa eller reduceres. Rederen hævdede at have handlet i sine Medrederes Interesse, men Dommeren forkastede hans Forsvar som „uansvarligt“ (irrelevant).

„Fairplay“ betegner Sagen som enten daarlig fremstillet eller uklar, skønt det synes utvivlsomt, at Dommen er gaaet imod Rederen. Spørgsmaalet har stor Interesse, idet mange korresponderende Redere gør Forretninger med Selskaber, i hvilke de er personlig interesserede. Nogle Redere er f. Eks. Interessenter i Tørdokker, og naar deres Skibe skal repareres, lader de det saa vidt muligt gøre i disse Dokker. Andre Redere er i høj Grad interesserede i næsten al Forretning, der har Forbindelse med Skibsfarten, og de begunstiger selvfølgelig deres Værfter, Skibsproviantforretninger, Forretninger med Ankre, Tovværk, Kul m. m.; i nogle Tilfælde besørger de som Assurancemæglere deres Tonnage assured. Hvorledes er nu efter denne Dom disse Rederes Stilling? Skal de have deres Interessenters Samtykke, før de gør Forretning med Selskaber, i hvilke de tilfældig er personlig interesserede? Eller har Interessenterne i modsat Fald Ret til at gøre Indsigelser og Fordringer som de, Anklageren her fremsatte? Det synes af nogle Redere at være anset for givet, at de i ingen Henseende behøver at tage Hensyn til sig selv eller til deres Medredere ved at gøre Forretninger med Selskaber, i hvilke de er direkte interesserede.

Mellem et stort engelsk Firma, hvis Kapital beløber sig til flere Millioner Lst., og Det østasiatiske Kompagni er der, meddeler „Børsen“, etableret et Samarbejde, der i den nærmeste Tid kan ventes at ville give sig Udslag i Dannelsen af en ny Bedrift, hvis Formaal er Oprettelse af store Tanks for flydende Brændsel til Skibe m. v. Den ny Virksomhed vil ikke som det meste, der ellers ser Dagens Lys her hjemme, blive sat paa Aktier. Endnu staar tilbage at ordne forskellige Forhold, forinden Planerne kan føres ud i Praksis, men allerede nu kan Sagen betragtes som sikret.

„Fairplay“ skriver, at det klart fremgaar af alle Efterretninger fra de forskellige Søfartspladser, at den nuværende Nedgang i Fragterne er den største, man nogensinde har oplevet. En Korrespondent beskriver den som endog værre end den mindeværdige Nedgang i Firserne, da over 200 Skibe var oplagte alene ved Tyne. Bladet betegner, som det støde har gjort, yderligere Oplægning som det eneste Lægemiddel mod Ondet. De fleste af dets Korrespondenter ser hen til Afslutningen af Krigen i Syd-Afrika som det, der skal skabe bedre Tilstande, og forhaabentlig vil deres Forventninger ikke blive skuffede.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede føler sig fristet til at være med i Klagesangen over de daarlige Tider og de mindre Mægleres Arbejde paa at nedsætte Fragterne, da dette specielt nu ogsaa er gaaet ud over os Skibsførere i Bogense. Her har vi nu ogsaa faaet en saakaldt Mægler, til dagligdags er han Lods, men har ved Siden deraf nu begyndt at arbejde med Fragtslutninger. Fragten fra Faxe til

Bogense har i flere Aar været 20 Kr. pr. Favn, og Foraar og Efteraar maaske endda lidt mere, men nu har Lodsens tilbudt Befragteren at ville skaffe ham Skib til 18 Kr.

Til denne Fragt har Mægleren i Faxe ogsaa tilbudt at ville skaffe Skibe, men nu er Lodsens som sagt kommen ham i Forøbet i Aar, og har i det mindste faaet et Skib til at gaa paa de 18 Kr. Vi kan selvfølgelig ikke mere opnaa de Kalkstensfragter, som vi havde for 10 à 20 Aar siden, men for de svære Sten, som kommer til Bogense — de vejer 17 à 18,000 Pund Favnen — burde Fragten dog ikke være under 20 Kr. pr. Favn, hvilken Fragt vi Skibsførere herfra ogsaa har holdt paa; men nu er det forbi. Skylden for Nedgangen i Fragterne ligger jo selvfølgelig ogsaa for en stor Del hos Skibsførerne selv, da der jo altid er en Del, der gaar paa alt, hvad der bliver tilbudt, uden at reflektere over, om det kan betale sig eller ej, og jeg vil derfor paa det kraftigste anmode mine Kolleger om at holde lidt igen og ikke selv være med til at trykke Fragterne ned til et rent Minimum. Det er der desværre nok til foruden os.

En Skibsfører.

Et af den danske Handelsflaades ældste Skibe ligger, ifølge „Norges Sjøft.“, i disse Dage i Laurvik og laster Træløst for Skotland. Skibets Navn er „Maren“, ført af Kaptajn Christensen af Ommel, det er 102 Aar gammelt og dets nuværende Kaptajn har ført det i 31 Aar. Skibet har, siden det blev bygget i Aar 1800, været i Kapt. Christensens Families Eje, og det bringer hvert Aar sine Ladninger frem i den bedste Orden.

Om Navigationens Aabning paa Kronstadt tilskriver d'Hrr. Radau & Co., Kronstadt, os:

De sidste to Uger har vi haft fra 5 til 10 Graders Frost næsten hver Nat, saa at de Forhaabninger, vi havde angaaende aabent Vand i den første Uge af Maj, ny Stil, sandsynligvis ikke vil gaa i Opfyldelse, for saa vidt ikke Regn med varmt Vejr snart indtræffer, hvortil Udsigterne dog ikke er store for Øjeblikket. Nevafloden har imidlertid begyndt at afkaste sit Isdække ved Schlüsselborg og Isbryderen „Jermak“ er i Sigte, kommende fra Reval, men disse Begivenheder har ingen Indflydelse paa Isen, som ligger godt fast herfra til forbi Hogland.

Vi raader derfor Skibsrederne til ikke at sende deres Skibe for tidlig hertil denne Gang, da „Jermak“s velvillige Assistance dog kan være risikabel for enkelte Skibe.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 19. ds.:

Isbryderen „Jermak“ beretter, at mellem Sommerø og Kronstadt ligger fast og stærk Is, længere mod vest stærk Drivis.

D'Hrr. C. G. Wickberg & Sønner, Sundsvall, tilskriver os:

Vejret er vedblivende koldt, idet Temperaturen holder sig paa 12 à 15 Graders Kulde. I Bottenhavet er Isforholdene meget vanskelige, Bremø Fyr er fremdeles slukket, da intet aabent Vand kan ses derfra. Før tidligst 15. Maj kan man ikke vente aabent Vand og forinden bør Skibe ikke komme herop.

En Trykfejl i et af „Fairplay“s Avertissementer har foranlediget et ganske pudsigt Tilfælde. Det bekendte Skibshandlerfirma Messrs. Kellocks averterer og har i mange Aar averteret under Overskriften KELLOCKS SALES. I en Del af Oplaget af forrige Uges „Fairplay“ var det første Bogstav i „SALES“ faldet ud, saa-

ledes at Avertissementet fik den mere tiltrækkende Overskrift KELLOCKS ALES. Den første Følge for Firmaet af Uheldet var, mærkelig nok, en mægtig Forøgelse, om ikke af dets Forretning, saa af lovende Forespørgsler og Tilbud. Telegrammer strømmede ind til Firmaet; deres Indhold illustreres ved følgende Eksempler: „Lige meget med Skibe, hvad koster Deres Øsorter, send Prøver, Fragt betalt“. Et andet Telegram lød: „Til hvad Pris kan De tilbyde 100 Tdr. Øl, frit om Bord Tilbury Dok“, og et tredje: „Anede ikke, at De havde startet denne ny Forretning. De kan regne paa min Støtte i enhver Henseende. Send Prøve“.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Generalkonsulat i Cairo har i Aaret 1901 3,699 Skibe med en samlet Netto Tonnage af 10,823,741 passeret Suez-Kanalen mod 3,441 med en samlet Netto Tonnage af 9,738,252 i 1900. Kanalen passeredes i 1901 af 20 danske, 47 norske og 4 svenske Skibe med en samlet Netto Tonnage af henholdsvis 56,747, 76,094 og 1,573 mod 28 danske, 31 norske og 1 svensk i 1900 med en samlet Netto Tonnage af 74,180, 69,413 og 932.

Nordisk Skibsrederforening har henvendt sig til det norske Indenrigsministerium i Anledning af en Artikel i „Shipping Gazette“ om, at Farten mellem Kuba og De forenede Stater skulde være forbeholdt amerikanske Skibe. Det norske Generalkonsulat i Washington har paa Ministeriets Forespørgsel herom betegnet denne Meddelelse som fuldstændig ugrundet.

„Siams“ Sammenstød med „Andrea Vagliano“.

Den 18. April afsagde den engelske Admiralitetsret Dom i ovennævnte Sammenstødssag. I „Dansk Søfartstidende“ for d. 3. ds. findes optaget et Referat af Søforhøret, hvoraf Sagens nærmere Omstændigheder fremgaar. Idet vi henviser til dette Referat, skal vi blot erindre om, at Sammenstødet fandt Sted d. 4. Septbr. 1900 i Bosperus ved Anatoli Kavak, idet „Siam“ lige havde forladt sin Ankerplads og manøvrerede for at faa Kurs nord efter, medens „Andrea Vagliano“ laa med en Kurs af NO. og var i Færd med at sætte Baad i Vandet for at faa Praktika.

Dommeren, Mr. Barnes, udtalte, at „Siam“ maatte anses for alene at være Skyld i Sammenstødet. Ud af de mere og mindre uoverensstemmende Forklaringer mente han at maatte fastslaa, at „Andrea Vagliano“, kommende nord fra, ud for Kavak havde drejet for Bagbords Ror og derefter med Strømmen var drevet ned til ud for Karantænestationen, hvor den holdt det gaaende op imod Strømmen. „Siam“, der efter at have lettet var gaaet mellem to ankerliggende Dampere, havde derefter forsøgt at gaa for om „Andrea Vagliano“, uden at tage tilbørligt Hensyn til den stærke Strøm, og var derpaa af Strømmen blevet ført ned paa „Andrea Vagliano“, der i sidste Øjeblik for at formindske Sammenstødets Voldsomhed, gik fuld Kraft frem.

„Siam“ kunde have undgaaet Sammenstødet ved, efter at have passeret de to Ankerligere, ikke at have givet Bagbords Ror, men gaaet agten om „Andrea Vagliano“.

Engelsk Dom om Havarigrosse.

Den 14. Marts afsagde den engelske Appelret Dom i en fra Admiralitetsretten appelleret Sag, der drejede sig om et Spørgsmaal om Havarigrosse. Sagens Omstændigheder var i Korthed følgende: Skibet Airlie, der var bestemt til England med en Ladning salpetersurt Salt, maatte undervejs for at redde Skib og Ladning kappe sin Mast. Rederen, hvis Skib var uforsikret, mente nu, at dette Tab af Masten skulde beregnes som Havarigrosse og fordeles over Skib og Ladning, hvorfor han, da det var hans egen Ladning, forlangte af sine Ladningsassurandører, at disse skulde erstatte ham den Andel af Tabet, som faldt paa Ladningen. Ladningsassurandørerne hævdede imidlertid, at de ikke var forpligtede til at betale nogen Andel i dette Tab, da der ikke kunde foreligge noget Havarigrosse eller blive nogen Havarigrossefordeling, naar Skib og Ladning tilhørte samme Person.

Ved Admiralitetsrettens Dom, der afsagdes af Mr. Mathew, fik Rederen fuldstændig Medhold, idet det udtaltes, at det ikke forandrede selve Havarigrossehandlingen, at Skib og Ladning tilhørte samme Person, ligesom dette heller ikke i og for sig hindrede en Fordeling af Tabet.

Ved Appelretten fik Sagen det samme Udfald, og det udtaltes, at Appelretten var saa fuldstændig enig i det Resultat, som Admiralitetsretten var kommet til, og de Grunde, som Mr. Mathew havde fremført, at der i og for sig ikke fandtes Anledning til en nærmere Udvikling af Appelrettens Grunde. Naar Dommen alligevel ledsagedes af en længere Motivering, var det af Hensyn til, at det Resultat, hvortil man nu var kommet, stod i Strid med, hvad den bekendte Dommer Mr. Barnes havde udtalt i Brigella-Sagen. Her havde Mr. Barnes udtalt, at det for at kunne anerkende Havarigrossefordeling var nødvendigt, at de forskellige for Søfaren udsatte Genstande tilhørte forskellige Personer. Denne Opfattelse kunde Appelretten ikke anse for rigtig; Havarigrosse bestod i en Opofrelse til fælles Bedste og dette forandrede ikke ved at de udsatte Genstande tilhørte samme Person. Var ingen af Genstandene forsikrede, kom Fordelingen maaske ikke til at spille nogen Rolle uden i Ejerens Røgnskabsopstilling, hvor det vilde være rigtigt at henføre Tabet forholdsvis paa de forskellige Genstande, men var en af Genstandene forsikret, synes det at være ganske naturligt og retfærdigt, at Assurandørerne, der ved Opofrelsen havde vundet det, at den af dem forsikrede Genstand var blevet reddet helt eller delvis, ogsaa ydede Bidrag til denne Opofrelse for deres Andels Vedkommende. Denne, af Appelretten hævdede Anskuelse var iøvrigt baade før og efter Brigella-Sagen fulgt i Praksis baade af Dispatchører og Assurandører.

Her hjemme har man vist aldrig været i Tvivl om, at Appelrettens Opfattelse er den rigtige, og at Havarigrossefordeling ikke udelukkes ved at de for Søfaren udsatte Genstande tilhører samme Person. Er en eller flere af disse Genstande forsikrede, bærer vedkommende Assurandører det paa Genstanden henførte Havarigrossebidrag.

En dansk Skole for Skibskokke.

Vi tror, at Spørgsmaalet om Uddannelsen af Skibskokke omfattes med megen Interesse af vore Læsere, og vi gengiver derfor her den af Dansk Sejlskibsrederforening til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart

sendte Skrivelse herom, der er optagen i Repræsentationens Aarsberetning. Den lyder saaledes:

„I Bestyrelsens i Juli Maaned d. A. afholdte Møde behandlede en til den indsendt Plan om, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulde overtage den i Nordby paa Fanø værende praktiske Sømmandsskole og derefter lede denne med i det væsentlige de samme Undervisningsfag som hidtil samt i Forbindelse med den oprette en Skole for vordende Skibskokke. Ved de Forhandlinger, der derefter er ført om denne Sag, har det imidlertid vist sig, at en saadan Kogeskole af flere Grunde ikke bør oprettes paa et saa afsides liggende Sted som Fanø, men at den bør anlægges i en større By, antagelig i København. Bestyrelsen har derfor maattet opgive Tanken om at knytte en saadan Skole til Sømmandsskolen paa Fanø og har derefter overvejet Planen ud fra den Forudsætning, at Skolens Hjemsted eventuelt bliver København.

Hvad nu den fremsatte Plan i sin Almindelighed angaar, da nærer Bestyrelsen for sit Vedkommende den Anskuelse, at en Skole til Uddannelse af Skibskokke vil være til overordentlig Nytte og er stærkt paakrævet. Tilberedningen af Kosten om Bord i Skibene er et Spørgsmaal af stor Betydning, baade for Skibenes Besætninger og for Rederierne; for de første, fordi en vel tillavet og afvekslende Kost i høj Grad bidrager til Velværet om Bord og uden Tvivl er en vigtig Stimulans for Besættningens Arbejdsævne og Arbejdslyst, ligesom den har stor Betydning med Hensyn til Sundhedsforholdene om Bord; for de sidste, fordi en systematisk og fornuftig Ordning paa dette Omraade betyder ikke uvæsentlige Bespareser. Dette vil uden Tvivl erkendes baade af Rederierne og Besætningerne, og ligeledes vil man formentlig mødes i den Opfattelse, at Forholdene i danske Skibe paa dette Omraade gennemgaaende lader meget tilbage at ønske. Selvfølgelig er disse Forhold ret forskelligartede, men at Kosten i det langt overvejende Antal danske Skibe tilberedes af Folk, der har ingen eller ringe Indsigt heri, er vistnok uomtvisteligt. Det staar derfor for Bestyrelsen saaledes, at der er virkelig Trang til en Institution, der kan saa vidt mulig sikre, at Kosten i vore Skibe tilberedes godt og økonomisk.

Naar derefter det Spørgsmaal frembyder sig, hvorledes en saadan Institution mest hensigtsmæssigt kan tilvejebringes og hvorledes den formentlig bør ordnes, da skal Bestyrelsen først gøre opmærksom paa, at de Fordringer, der om Bord i de forskellige Skibe stilles til den eller dem, der tilbereder Kosten, er saare forskellige; man behøver blot at tænke paa den Uddannelse, der bør kræves hos Kokken i et stort Dampskib i Passagerfart, og sammenligne den med den, der er passende for Kokken i et mindre Sejlskib, for at se, hvor stor denne Forskel er. Skal derfor en Kogeskole anlægges med hele Handelsflaaden for Øje, da maa den anlægges paa et meget bredt Grundlag, saaledes at den kan uddanne Kokke til alle de forskellige Grupper af Skibe, og det vil formentlig være rigtigt at anlægge den paa et saadant Grundlag. Undervisningen bør formentlig ordnes saaledes, at der oprettes Kursus af en bestemt Varighed for de Elever, der skal uddannes til faglærte Kokke og gøre Tjeneste i større Dampere, særlig Passagerdampere, og andre, mere kortvarige Kursus for de Folk, der skal tilberede Kosten i mindre Dampere, større og mindre Sejlskibe. Det er en Selvfølge, at man bør have for Øje, at Uddannelsen indrettes saaledes, at de forskelligartede Fordringer i Skibene kan tilfredsstilles, saaledes at de Rederier, der maa stille de største Fordringer, kan faa fuldt uddannede Kokke, medens paa den anden Side de, for hvem dette ikke er nødvendigt, kan faa Kokke, der svarer til deres mindre Fordringer og til deres økonomiske Ævne. Hovedsagen er, at Kosten i saa vidt muligt alle Skibe kan blive tilberedt af Folk, der har erhvervet sig den Indsigt, der er fornøden for at

det kan ske paa en Maade, der svarer til vedkommende Skibs Behov.

Et vigtigt Moment vil dernæst være Rederiernes Stilling overfor de Kokke, der uddannes paa Skolen, idet denne sikkert kun vil faa sin fulde Betydning, naar Rederierne fortrinsvis og i saa stor Udstrækning som mulig benytte uddannede Kokke. Hvis der blandt Rederierne er en almindelig Erkendelse af den tilstedeværende Trang til saadanne, tør det jo vel antages, at de ogsaa vil benytte de fra en Fagskole udgaaede Kokke, men ønskeligt vil det vistnok være, at der paa en eller anden Maade, f. Eks. ved en indbyrdes Overenskomst mellem et saa stort Antal Rederier som muligt, træffes Aftale om kun at benytte de med Certifikat fra Skolen forsynede Kokke.

Bestyrelsen skal fremdeles henlede Opmærksomheden paa den Interesse, hvormed denne Sag omfattes i Udlandet, og paa de Ofre, der her bringes for dens praktiske Ordning, og skal herom tillade sig at give følgende Oplysninger:

I England rejstes Spørgsmaalet om Uddannelsen af Skibskokke vistnok for c. 20 Aar siden, idet der i Glasgow ved privat Initiativ startedes en Skole for saadanne. Den bestod imidlertid ikke længe, men i Efteraaret 1892 oprettedes med Understøttelse fra Staten Kogeskoler i Liverpool og North Shields og senere i London, Hull og flere Steder. Nogle af disse Skoler drives ved Elevernes Bidrag, c. 3 sh. ugentlig for hver Elev, i Forening med frivillig ydede Gaver, f. Eks. i Hull. I Newcastle findes en Skole, hvor Undervisningen er gratis. I Liverpool modtager Skolen en Statsunderstøttelse, der udgør omtrent $\frac{2}{3}$ af dens samtlige Udgifter; den resterende Tredjedel dækkes af Skolepengene. Saa vel her som i London og Hull er Skolen forbundet med Sømmandshjem.

I Sverrig uddannes Skibskokke paa Sømmandshjemmene i Stockholm og Gøteborg. Uddannelsen er af ren praktisk Natur og gives i Kursus af 2—3 Maaneders Varighed.

I Norge er Spørgsmaalet væsentlig rejst fra Skibsførernes og Søfartspressens Side; det skal saaledes nævnes, at der paa den norske Skibsførerforenings Generalforsamling i 1891 forelaa følgende, fra Pensacola indsendte Udtalelse fra et Antal Medlemmer: Vi ønsker indtrængende, at der bliver indrettet Skoler for Skibskokke, enten ved Statshjælp eller paa anden Maade. Vi er overbeviste om, at dette Spørgsmaal har en overordentlig national-økonomisk Betydning, ikke at tale om dets Betydning for Forholdet mellem Fører og Mandskab og hvad herhen hører.“ Først i 1893 lykkedes det dog at faa oprettet den første norske Kogeskole; den etableredes i Sandefjord og begyndte sin Virksomhed med 9 Elever; der melder sig nu hvert Aar langt flere Elever til den, end den kan modtage; der undervises samtidig 15—16 Elever i Kursus paa 3 Maaneder, for hvilke betales 80 Kr. Eleverne har stedsse, efter afsluttet Uddannelse, straks faaet Hyre i Damp- eller Sejlskibe. Der er senere, i Aarene 1893—96, i Norge oprettet flere Skoler, ialt ikke mindre end 9. Man indsa dog snart flere Steder, at et mindre Antal Skoler var at foretrække, og de i Christiania, Drammen, Frederikshald og Stavanger oprettede Skoler nedlagdes derfor, medens de i Sandefjord, Arendal, Christianssand, Bergen og Porsgrund fremdeles bestaar. Den først nævnte, Skolen i Sandefjord, modtager af Staten et Tilskud paa c. 10,000 Kr. aarlig. Kogeskolen i Porsgrund er forenet med Sømmandshjemmet og støttes økonomisk af Kommunen. Endnu skal nævnes, at de paagældende Autoriteter i Norge uden Vederlag stiller Lokaler til Raadighed for samtlige Skoler. Statstilskudet og Elevernes Bidrag anvendes til Lønninger og til Fripladser.

I Finland omfattes Spørgsmaalet om Skoler for Skibskokke for Tiden med megen Interesse, og saadanne

vil rimeligvis blive oprettede i Åbo og mulig andre Steder.

I Tyskland er man ikke paa dette Omraade kommet langt frem. Der er i Kiel gjort et Forsøg paa at organisere en Uddannelse af Skibskokke i Forbindelse med de bestaaende Folkekøkkener, der er oprettede i Arbejdernes og i det hele i de mindre bemidledes Interesse, men Forsøget er i hvert Fald foreløbig ikke lykkedes. Spørgsmaalet ses imidlertid at være paa Dagsordenen, idet den ansete „Deutscher Nautischer Verein“ i et Cirkulære af 23. August d. A. til de Foreninger, af hvilke den bestaar, har meddelt de Oplysninger fra Udlandet, af hvilke ovenstaaende er et Uddrag, for at Sagen kan blive undersøgt og eventuelt fremmet.

Det vil af det her fremførte ses, at denne Sag vinder stedse større Terræn i Udlandet, og at man navnlig i Norge og England synes at være naaet langt frem paa dette Omraade. De her givne Oplysninger vil uden Tvivl med Lethed kunne suppleres ved Henvendelse til de paagældende danske Konsulater i Udlandet. Det synes, at man i hvert Fald i ovennævnte to Lande maa have indvundet Erfaringer, der vilde kunne udnyttes ved Oprettelsen og Ledelsen af en Skole for Skibskokke i Danmark.

Med Hensyn til de pekuniære Midler, for hvilke en Kogeskole her i Danmark skulde oprettes og drives, da maa det vistnok anses for rigtigt, at de Elever, der gennemgaar Skolen, som Regel yder et Vederlag herfor; navnlig bør dette gælde for dem, der uddannes til virkelig faglærte Skibskokke. Da Skolen imidlertid maa antages for en Del at blive søgt fra Dele af Befolkningen, hvis Ydeevne kun er ringe, vil det dog vistnok være rigtigt at søge oprettet et rigeligt Antal Fripladser, ligesom Betalingen i det hele maa være saa moderat som mulig. Men en Del af Indtægten bør dog altsaa paaregnes fra Elevernes Afgift. Det tør dernæst antages, at der kan opnaas nogen Indtægt ved frivillige Gaver. Og endelig bør Staten utvivlsomt støtte dette Foretagende, dels fordi det er af stor Betydning for en ikke ringe Del af Befolkningen, dels fordi ogsaa Staten vil være interesseret i en saadan Skole, der vil kunne afhjælpe den forhaadenværende Mangel paa Skibskokke i Marinen. Fra denne Side tør der da ogsaa, som det er Bestyrelsen bekendt, paaregnes Interesse for Sagens Gennemførelse. De kommunale og andre Autoriteter, med hvem Forhandling vil være nødvendig, vil formentlig stille sig saa imødekommende som muligt.

Bestyrelsen skal endelig bemærke, at den om denne Sag har forhandlet med Skibsrestauratørernes Forening, og at det ovenfor fremsatte delvis er et Resultat af denne Forhandling. Denne Forening er stærkt interesseret i Planens Gennemførelse og vil paa forskellig Maade kunne støtte den, navnlig ogsaa ved sin Sagkundskab paa det her behandlede Omraade.

Efter at Bestyrelsen gennem sin Behandling af denne Sag er kommet saa vidt som angivet i denne Skrivelse, har den ment, at det naturligt maatte falde ind under Fællesrepræsentationens Opgave at fremme den videre og søge den løst. Det er jo en Sag, der maa siges at være af stor Interesse for alle de Foreninger, der er indtraadte i Fællesrepræsentationen, og Bestyrelsen anser det derfor for naturligst at lægge den i Repræsentationens Haand.

Bestyrelsen tillader sig i Henhold til ovenstaaende at henstille til den ærede Repræsentation at optage denne Sag til Behandling og eventuelt søge den fremmet.“

Mæglerforholdene i Aalborg.

Vi har modtaget følgende:

Angaaende den af d'Hrr. Mæglere i Aalborg Peter M. Simoni og P. K. Hansen i „Dansk Søfartstidende“ for d. 11. ds. optagne Artikel mod den i samme Blad for d. 13. Marts af Kredsbestyrelsen for Nordjylland rettede Anmodning til i Aalborg som Mæglere at benytte d'Hrr. Søborg og Benthin, skal jeg tillade mig at fremkomme med følgende. D'Hrr. skriver, at Skibsførerne hos dem altid er sikker paa Fragt, saafremt der da findes noget fra de herværende Cementfabrikker, og skal der være Tale om Indrømmelser eller Afvigelser til Fordel for Skibene, mener d'Hrr., at disse gennem dem lettere kan opnaas end gennem d'Hrr. Søborg & Benthin. Naar man nu er kendt med Forholdene her paa Pladsen og læser de her fremdragne Linjer, kommer jeg for mit Vedkommende til det Resultat, at Cementfabrikkerne og de to omtalte Mæglere er enige om saa vidt mulig at modarbejde Etmægler-Systemet: Mæglerne, fordi de gaar glip af at gøre Forretninger med de af Foreningens Skibe, som før har benyttet dem, Cementfabrikkerne, fordi de vil skabe en unaturlig Konkurrence mellem Skibsførerne, „hvilken fremkommer ved, at Skibene er fordelte paa flere Mæglere“ og derved trykker de i Forvejen meget lave Fragter, og vil indføre Klausuler i Certepartierne, der vælter alt muligt over paa Skibene. Mod denne unaturlige Fragtkonkurrence kan vi kun værne os ved at benytte en og samme Mægler, idet vi, naar vi alle er samlede paa et Kontor, bedre kan overse Forholdene, end naar vi er spredte mellem flere Mæglere; vi behøver saaledes ikke, naar der hos en Mægler er anstillet Skib for en Last, at være bange for, at der hos en anden Mægler anstilles Skib for samme Last en Del billigere end hos den første; vedkommende Mægler forsikrer maaske, at det er umuligt at opnaa højere Tilbud, det har været forsøgt, siger han; Følgen bliver, at Føreren af Skibet hos den sidste Mægler akcepterer Tilbudet, skønt der i mange Tilfælde er mere Udsigt til Tab end til Fortjeneste.

Ligeledes kan vi bedre opnaa rimelige Fragtkontrakter og ikke som før skrive under paa alt muligt. Jeg kan derfor kun, som Kredsbestyrelsen gør i Søfartstidende No. 11, anbefale d'Hrr. Skibsførere i Aalborg at henvende sig til d'Hrr. Søborg & Benthin. Jeg vil ikke dermed sige, at de to andre her paa Pladsen værende Mæglere ikke kan varetage Skibenes Interesser, det være langt fra; men min Mening er, at hvis vi her paa Pladsen vil opnaa nogenlunde taalelige Forhold, kan dette kun ske ved at vi alle som en henvender os til en og samme Mægler, og da nu Generalforsamlingen i Marstal har antaget d'Hrr. Søborg & Benthin som denne ene, er det jo en Selvfølge, at vi bør henvende os til dem. Jeg tror, det vilde være heldigt, om vi kunde faa Etmægler-Systemet indført overalt; som det nu gaar, tager de fleste Mæglere en Del mere Hensyn til Befragteren en til Bortfragteren; de bærer Navnet Skibsmæglere, men i mange Tilfælde er de i Virkeligheden mere Købmandsmæglere, idet de tænker: Skibe kan vi sagtens faa, det gælder kun om at tilfredsstille Købmanden, saa vi kan faa Befragtninger. Nogle mener maaske, det er urigtigt, at alle Skibe benytter én og samme Mægler, naar der er flere saadanne paa Pladsen. Jeg gaar ud fra, at d'Hrr. Mæglere i længere Tid maa kunne have forudset den Følge, denne unaturlige Konkurrence vilde medføre, nemlig den, der nu er kommen: Sammenslutning mellem Skibsførerne. Dette kunde d'Hrr. Mæglere have afværget, naar de ved fælles Optræden havde søgt at gøre Forholdene for Skibene nogenlunde taalelige; men i de fleste Tilfælde staar de overfor hverandre som skarpe Konkurrenter.

Aalborg, d. 15. April 1902.

J. A.
Skipper.

Om Tegning af Konnossementer in blanco.

(Nord. Skibsrederforen. Cirkl.)

Det rastløse Jag, der til Dels har været nødvendigt, for at Dampskibsfarten kunde blive lønnende, har ogsaa affødt en Del uheldige Kutymer, navnlig ved Konnossementernes Tegning, mod hvilke vi mener at burde advare.

For at kunne komme af Sted, saa snart den sidste Del af Lasten er kommet ind i Skibet, er det saaledes ikke usædvanligt, især i Østersøhavnene, at Kaptajnerne tegner Konnossementerne in blanco, idet de saa overlader til vedkommende Afskibere at udfylde disse og forsyne dem med en Specifikation over den indtagne Last.

Naar man har for Øje, at et Konnossement er en Kvittering for, hvad Skibet har lastet, og at Skibet hæfter for Lastens rigtige Aflevering paa Lossestedet, overensstemmende med Konnossementet, vil man let kunne indse, at en Skibsfører ikke kan være forsigtig nok med at overbevise sig om hvad, og hvor meget, han har faaet ind i sit Skib, inden han giver en saadan Kvittering fra sig.

At en saadan Forsigtighed altid er paa sin rette Plads, vil være indlysende nok, selv lige over for bekendte, hæderlige Afskibere, men dobbelt nødvendig bliver den, naar Afskiberne er ukendte Folk.

Om end selvfølgelig Afskiberne i Almindelighed ikke vil benytte sig af Skibsførernes Uforsigtighed med at tegne Konnossementer in blanco til at paaføre Konnossementet andre eller flere Varer, end Skibet i Virkeligheden har faaet ind, har vi dog ogsaa haft Eksempel paa, at dette er sket, idet Afskiberne paaførte Konnossementet, at Skibet udelukkende havde Planker inde, medens det ved Udlosningen viste sig, at der var indlastet et ikke ubetydeligt Kvantum Planchetter. Skibet blev af Lastemodtageren gjort ansvarlig for det deraf resulterende Tab, der saa ud til at blive meget betydeligt; men det ser dog nu ud til, at Afskiberne, om end først efter gentagne Henvendelser fra Foreningens Side, vil tage sig af Sagen og sørge for, at Skibet intet Tab lider.

Fragtmarkedet.

Overalt hvor man skuer hen, er Fragterne stadig væk uforandret daarlige, intet Steds er der noget Lyspunkt at øjne, og alle de mange, som har sat deres Lid til, at Foraaret skulde bringe højere Fragter, er blevne sørgeligt skuffede. Mange Steder er Raterne endog uovertrufne, hvad Usselhed angaar, og det bliver nu mere og mere klart, at der ikke kan ventes nogen Bedring paa denne Side Efteraaret. Amerika har i den forløbne Uge nok fragtet livligere end ellers i lang Tid, men det betyder desværre ikke meget, nej, skal Amerika være det Sted, hvorfra en Bedring skal komme, der vil øve en gavnlig Indflydelse paa hele Verdensmarkedet, saa maa der fragtes efter en ganske anden udstrakt Skala derovre fra. At Amerika pludselig kan møde op med en enorm Efterspørgsel efter Tonnage, har man tidligere set, og ingen véd, om dette Aar ikke vil opvise noget lignende, og dersom desuden Forhandlingerne om Fred i Sydafrika skulde føre til et gunstigt Resultat, vil dette blot bidrage til yderligere at fæstne Forholdene paa Fragtmarkedet. Imidlertid er det

umuligt paa det nuværende Tidspunkt at udtale sig om, hvorledes Efteraarsmaanederne vil blive, men en Bedring er i hvert Fald ikke udelukket. Det prompte Marked kan i al Korthed betegnes som sort i sort; et og andet Sted kan der maaske nok vise sig en Smule Begær, men en Bedring faar ikke Lov til at leve, ja, faar knap Tid til at manifestere sig, idet den overvældende store Mængde Tonnage, som straks udbydes overalt, hvor der viser sig noget, der er en Ubetydelighed bedre end andetsteds, straks slaar Raterne ned igen paa det gamle tarvelige Niveau.

Det østlige Marked er uforandret flovt for Ris og Kul, men derimod har Bombay og Kurrachee fragtet noget livligere til 12/9 à 13/3 fra først nævnte og 13/6 fra sidst nævnte Plads til udsøgt Havn pr. Maj. Fra Calcutta noteres 22/6 til U. K. eller Kont., og fra Rishavnene kan faas c. 20/ pr. Maj. Fra Burmah til Adriaterhavet er sidst betalt 18/9 pr. Maj, og for Sukker fra Java til U. S. 22/6 pr. Juli. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 5 Rupees til Bombay, 4 Rupees Singapore.

Sortehavet, Donauen og Azoff kan ikke siges at være bedre, omendskønt der har været fragtet ret livligt i den forløbne Uge. For store Baade (5/6,000 Tons) pr. Maj Afastning fra Odessa er der sidst betalt 7/9 London, Hull eller Rotterdam, 8/ Antwerpen, 8/3 Hamburg, og Sulina har prompt for „handy“ Tonnage givet 8/3 à 8/9 „any“, 6 d. mere til Hamburg. Pr. Juni/Juli har Sulina taget flere større Baade til 8/ à 3/6 udsøgt Havn, 6 d. ekstra til Hamburg. Fra Donauen er sidst betalte Rater 11/ N. C., 11/6 Hamburg, 12/6 én, 13/ to danske Havne pr. Maj. Taganrog har pr. April/Maj fragtet til 8/9 à 9/ udsøgt Havn, og pr. August til 11/, 6 d. ekstra for Hamburg. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn kan faas 10/6 à 11/ pr. Ton Maj Afskibning.

Middelhavet møder nu op med ringere Begær, og Raterne er som Følge deraf knapt saa høje som forrige Uge. For Erts er der sluttet til 7/ Ergasteria/Rotterdam, 7/9 Marbella/West Hartlepool, 8/ Villaricos/Rotterdam med „full terms“, og for Fosfat fra Bona noteres 6/ à 6/3 til Rotterdam, 6/3 Bristol, 6/6 Dublin, 8/3 Sfax/Rotterdam. Esparto fra Bona til Leith eller Boness giver 13/ pr. Ton, og fra Oran til Tayport er betalt 12/6. Alexandria er fremdeles yderst flov og slutter saa godt som ingen „outsiders“. Bilbao er flov paa Basis af 3/10¹/₂ Cardiff, 4/9 à 4/10¹/₂ Middlesbro, 6/1¹/₂ Worthington, 6/7¹/₂ Maryport.

Nordamerika har en Del Befragtninger at opvise for den forløbne Uge, men er uforandret, hvad Raterne angaar. Befragtninger for næsten alle Slags Varer undtagen Korn er effektuerede. Fra de kanadiske Træpladser er sluttet ret livligt, som følger: 35/ pr. Maj fra St. John til Englands Vestkyst, 42/6 pr. Juni til spansk Havn, 37/6 Maj/Juni St. Lawrence til U. K., 35/ pr. Maj West Bay til Bristol Kanalen. For Bomuld er der fra Wilmington til Liverpool eller Bremen betalt 25/ pr. April/Maj og fra Savannah til Bremen 27/6, men for den ny Høst er der endnu intet sluttet. Paa Netto Charter fra Golfen er betalt 9/3 pr. Maj til udsøgt Havn U. K. eller Kont., hvilket betegner en lille Stigning, og noteres der isøvrigt pr. Maj/Juni 10/ à 10/6 til Danmark. For Tømmer fra Golfen kan faas 75/ à 77/6 til U. K. én Havn, 82/6 to Lossehavne. Fra Pensacola til Bilbao er endvidere betalt 92/6 pr. Juni.

Argentina er fremdeles yderst flov for prompt Lastning, og Udsigterne for senere Terminer er nu igen mindre lovende, hvilket ret naturligt har hidført en Flovhed, saaledes at Raterne har en nedadgaaende Tendens. Fra San Lorenzo Grænsen er 14/ à 14/6 til U. K. eller Kont. pr. Maj/Juni nu det højst opnaaelige, medens prompt Tonnage næsten ikke finder Aftagere. Nogle faa April Baade sluttedes fra Bahia Blanca til U. K. eller Kont. à 10/.

Østersøen viser ingen Bedring, hverken for prompt eller senere Afskibning. I Slutningen af forrige Uge kom endelig de første Dampere ind til Riga, paa hvilken Havn Skibsfarten nu atter er i fuld Gang, og det ventes, at Kronstadt og andre Havne i Botten vil følge efter om c. 14 Dage. Raterne pr. f. o. w. fra Riga er uforandret slette, og der betinges ikke mere end 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 18/ D/B. til London, 17/6 Hull eller Grangemouth, Frs. 23 Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frs. 26/27 Rouen, Frs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent, Rm. 9 Rugbasis Stettin. St. Petersborg noterer pr. f. o. w. 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam og samme Rate betales fra Reval for prompt. Fra Libau er 8¹/₄ d. Havrebasis fremdeles det yderst opnaelige. Trælaster fra Botten synes at komme lidt rigeligere til Støde, men Raterne holder sig nærmest uforandrede. Der er pr. f. o. w. sluttet til 21/ D/B. fra Sundsvall eller Søderhamn til Hull, 22/ Lovisa/ Grimsby, 27/6 Åbo/Bristol og noteres endvidere 30/ Kemi/ Bristol, 24/ Søderhamn/Cardiff, 18/6 Kronstadt/Grangemouth.

Kulfragterne viser for Middelhavets Vedkommende en lille Nedgang, hvorimod der til andre Steder ikke er nogen væsentlig Forandring at konstatere. Ekspeditionerne er overalt gode. Fra Tyne eller Blyth betales 3/7¹/₂ à 3/9 Swinemünde, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/ Neufahrwasser eller Pillau, 4/4¹/₂ Wismar, 4/ à 4/3 Kronstadt, 3/7¹/₂ Hamburg, 5/6 à 5/9 Genua, 5/6 à 5/7¹/₂ Alexandria. Til danske Havne er Raterne gennemgaaende en Ubetydelighed højere; der er maaske nok dem, der har ment, at Strejkeforholdene vilde bringe Raterne til at stige betydeligt, men det ser ud til, at Strejken foreløbig ikke skal faa nogen Indflydelse paa Fragterne til Danmark, dels fordi de fleste Kulimportører har deres egne faste Folk, og dels fordi Strejken antagelig ikke vil berøre fremmede Skibe. Fra Firth of Forth sluttet til 3/7¹/₂ Swinemünde, 4/ à 4/3 Kiel eller Flensborg, 4/ Lybeck, 4/1¹/₂ Pillau, 3/10¹/₂ à 4/ Reval eller Riga, 4/ Malmø, 4/3 Kronstadt (mod 4/ for en Uge siden), 4/6 à 5/ dansk Provinshavn, 5/9 Genua, 6/ Alexandria, 7/6 Venedig eller Triest. Cardiff har fragtet mindre i den forløbne Uge, da Lastepladserne er overfyldte; der betales 4/9 Kronstadt (mod 5/9 i Fjor paa samme Tid), 5/3 Kiel, 5/9 Malmø, 4/10¹/₂ à 5/ Kjøbenhavn, 4/3 Lissabon, 5/6 à 6/ Genua, 5/4¹/₂ Konstantinopel, 5/6 Port Said, 5/9 à 5/10¹/₂ Alexandria, 9/ Djibuti, 10/3 Bombay, 6/6 Las Palmas, 13/ à 13/3 River Plate, 13/6 à 14/ Rio Janeiro.

D'hr. Hänschell & Co., Barbados, meddeler i deres sidste Fragtberetning:

Vort Fragtmarked har ikke, som man havde forventet, forbedret sig ved Sukkerhøstens Fremadskriden; det overvætted Tilbud af Tonnage her og paa de franske Øer har forhindret en Stigning af Raterne for Sukker til Frankrig, og heller ikke er det nu sandsynligt, at de vil stige, da Tonnage vedblivende forceres paa Markedet i store Mængder, hvilket resulterer i, at Befragterne til Tider forlanger, at Skibene skal vente en Maaned eller mere, inden Liggedagene begynder at dreje.

Fragterne til De forenede Stater er flove, idet vore Sukkerafskibninger endnu ikke er begyndte, omendskønt de første Ladninger om kort Tid vil blive ekspederede. Disse Afskibninger bliver udelukkende udførte af Dampere, og Raten forventes at ville blive 10 Cents pr. 100 lbs. for Sukker i Sække og 11 Cents pr. 100 lbs. i Fade.

Efterspørgslen for Skibe til Melasse fra de britiske Øer vil uden Tvivl snart bedre sig. Fra Porto Rico er vi underrettede om, at det for det meste er Dampere, som har taget Melassen til de amerikanske Havne, og

kun til Provinserne vil Smaasejlere kunne beskæftiges med Melasse.

Afskibningerne til St. Laurence vil begynde næste Maaned. Der er endnu ikke effektueret nogen Befragtinger, men det menes, at Raten vil blive 3¹/₂ à 3³/₄ Dollars pr. 110 Gallons, alt efter Størrelse og Destination.

Høsten baade her, paa Antigua, St. Kitts og St. Croix er god og nu i fuld Gang.

Generalforsamlinger.

Det østasiatiske Kompagni

har afholdt aarlig Generalforsamling.

Etatsraad Glückstadt erindrede om, at Selskabet ved dets Stiftelse (paa Basis af Firmaet Andersen & Co.) med en forholdsvis lille Kapital havde sluttet en Kontrakt med det nævnte Firma, hvorefter dettes fire Indehavere skulde have en aarlig Tantième af 25 pCt. af Overskudet, efterat der var udbetalt et Aktieudbytte af 5 pCt.; Taleren meddelte, at Etatsraad H. N. Andersen, i Betragtning af Forretningens Trivsel samt den forøgede Aktiekapital, havde fundet denne Tantième for høj, hvorefter Bestyrelsen med Tak til ham havde truffet en Overenskomst med Direktionen om en Nedsættelse af den nævnte Tantième fra 25 til 8 pCt. Herom forelagdes nu Forslag til Beslutning.

Fremdeles forelagdes Forslag fra Bestyrelsen til en Lovændring, hvorefter Bestyrelsens Tantième nedsattes fra 10 til 5 pCt.

Efterat der var bragt en Tak, vedtoges begge Forslag enstemmigt.

Derefter fremlagdes Beretningen, som vi har gengivet her i Bladet.

Der gaves enstemmig Decharge.

Af Bestyrelsen frattraadte efter Lodtrækning Dr. Deuntzer, Bangkok, men Bestyrelsen fandt det rigtigt at benytte sin Ret til ikke at foreslaa den ledige Bestyrelsesplads besat paany.

Sønderho Enkekasse

har afholdt aarlig Generalforsamling. Den fung. Kasserer, Kapt. H. H. Olsen, aflagde Beretning og forelagde Regnskaberne. Enkekassen ejer 32,330 Kr. 67 Øre mod 33,001 Kr. 42 Øre forrige Aar, altsaa en Tilbagegang af 730 Kr. 75 Øre hvilken Tilbagegang skyldes forøget Tilgang af Enker. Der er i 1901 til 38 Enker udbetalt i Understøttelser 3,564 Kr. og til Administrationsudgifter 79 Kr. 66 Øre. Medlemsbidragene har udgjort 1,633 Kr. og i Gaver er modtaget fra Firma H. D. I. Wagner ved Kapt. N. H. Brinch 60 Kr., Knøhr & Burchards Nachf. ved Samme 50 Kr., Johansen & Dahl ved Kapt. A. M. Knudsen 50 Kr., I. L. Schouboes Søn 4 Kr., Kapt. Th. S. Hansen 20 Kr.

Bestemmelse om amortisable Laan vedtoges. Et Forslag af Kapt. H. I. Thomsen om Afholdelse af en Basar til Fordel for Enkekassen vedtoges ligeledes, samt valgtes paa Forslag af Carl Berg en Komite til at træffe en Ordning for Basaren. Regnskabet godkendtes. Kassereren oplyste dernæst, at Enkekassen i indeværende Regnskabsaar havde faaet to ny Medlemmer og haabede paa forøget Tilslutning i det kommende Aar samt godt Udbytte af Basaren, som sikkert nok vil blive støttet af udenbys boende saavel som

af Sønderhos hele Befolkning, da det gælder et saa godt Formaal. Generalforsamlingen var besøgt af c. 60 Medlemmer
P. K. P.

Fra Sø og Land.

Fanø Navigationsskole. Den 7. ds. sluttede den offentlige Eksamen for 1. Termin. Til 1. Afdeling indstilledes 10 Elever, som alle bestod med følgende Pointsantal: S. P. Thomsen, Sønderho (125); P. Konge Mortensen, Klitmøller (124); Anders I. Nørgaard, Randers (124); I. C. Aagaard, Sønderho (120); P. L. Mathiasen, Nordby (113); Martin Jensen, Hjerm, (101); Johan Mangor, Randers (98); K. Chr. Jacobsen, Vejle, (91); N. M. Brejning, Kolding (89); H. C. Poulsen, Nordby (79). Maksimum var 147, Minimum 63.

Til 2. Afdeling indstilledes 10 Elever, som alle bestod saaledes: I Navigation 10, i Søret 10, i Engelsk 5 og i Vejrlære 9. Endvidere bestod 5 Sømand Fiskeskipperprøven.

Elever optages til enhver Tid og kan, for saa vidt de er uformuende, faa sædvanlig Statsunderstøttelse. Ny Kursus begyndte d. 10. ds. Nærmere Oplysninger erholdes ved Henvendelse til Bestyreren, L. Nic. Sørensen.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra d. 9. til d. 16. April inkl. Efter Indstilling af Skolen bestod 8 Elever den almindelige Styrmands-eksamen samt i Fagene ved 2. Afdeling: Navigation 7, Geografi og Vejrlære 7, Søret og Handelsvidenskab 7, Engelsk 2. Endvidere var til Fiskeskipperprøven indstillet 1, som ogsaa bestod. Skolen begyndte paany Mandag d. 21. April. Uformuende Elever kan erholde Understøttelse som sædvanlig. Indmeldelse sker hosForstanderen, A. O. Tuxen.

En Dame fra Svendborg, Datter af en derværende Embedsmand, havde ifølge lokale Blade nylig til Navigationsdirektøren indgive Andragende om at maatte indstille sig til Styrmands-eksamen. Hun fik Afslag med den Motivering, at der i Søfartsloven kun tales om Mænd, ikke om Kvinder. Det var hendes Mening at føre en Skonnert, der sejler mellem Danmark og Norge.

Dødsfald. Styrmand Th. Lybecker af Fanø, der var forhyret med Bark „Anna Agnete“, er død af Klimatfeber paa Grund ved Omø, men kom flot uden Assistance og fortæller sig Hustru og to smaa Børn.

Ugens Havarier.

Henriette, Skonnertbrig, er paa Rejsen fra Cardiff indkommet læk til St. Thomas.

Mazeppa, Skonnert af Helsingborg, har d. 15. ds. her i Havnen været i Kollision med en Lægter og erholdt betydelig Skade, der maa repareres.

Dahlstrøm, Dpsk. af Kiel, har Natten til 18. ds. været paa Grund ved Omø, men kom flot uden Assistance og fortsatte Rejsen til Kiel.

Nordstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Isen faaet Skade i Bougen og har maattet returnere til Libau med Vand i Forpeaken.

Jægersborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afgangen fra Blyth d. 16. ds. mistet et Blad af Skruen. Skibet ankom hertil d. 19. ds.

Gorm, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfor Riga faaet en Del Skade i Isen.

Alva, 3/m. Staalskonnert af Kbhvn., der afsejlede d. 26. Marts fra Uddevalla, bestemt til Granton med Pitprops, er der senere intet hørt til, og maa man derfor antage, at Skibet er forgaaet med samt sin Besætning. Dpsk. London har den 30. Marts i Nordsøen passeret et kærtret Jærnskip,

omkring hvilket der flød en Del Pitprops; det antoges at være Alvas Vrag, man her har set. Alva byggedes i 1900 i Martenshoek af Staal og maalte 187 Nt. Reg.-Tons.

Sygdom om Bord.

Anna Agnete, Barkskip af Fanø, er ankommet til St. Michaels med sygt Mandskab. Skibet var paa Rejsen fra Glorioso Island til Antwerpen.

Tordenskjold, norsk Fiskekutter, har været paa Grund paa Skallingen. Skibet kom flot med Assistance af Kanonbaaden Grønsund.

Nybygninger, Køb og Salg.

En ny Skruedamper, der bygges for Regning Hr. Conrad Blumer Hofgaard i Christiania, er den 16. ds. løbet af Stablen fra Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleøen. Skibet, der er bestemt til Frugt fart paa Vestindien, er 250 Fod langt, 34 Fod bredt og 23 Fod dybt; det bygges til „Norsk Veritas“ højeste Klasse og bærer Navnet Frutera.

Fra Rønne Skibsværft er Jærnskipet Caroline Koch løbet af Stablen. Det er 120 Fod langt, 29 Fod bredt og laster 500 Tons. Dets Hjemsted bliver Marstal.

Dpsk. Perwie af Bandholm er, under Forudsætning af en Generalforsamlings Approbation, købt af Grosserer Thor E. Tulinius her i Byen. Det laster 520 Tons og skal i Islandsfart.

Fra Hr. Ring Andersens Værft paa Frederiksøen ved Svendborg er en nybygget 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Skibet maaler 175²/₁₀₀ Tons Brutto og fik navnet Fulvia. Korresp. Reder bliver Hr. L. P. Jørgensen, Thure, Fører Kapt. I. Nielsen, Thure.

Fra Skibsbygmester Nielsens Værft paa Thure er en ny, smuk 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Skibet maaler 222,06 Tons Brutto og fik Navnet Rossing. Korresp. Reder bliver Mægler Sophus Hansen, Fører Kapt. E. Larsen.

Dpsk. Annam, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, maalede 5,709 Reg.-Tons Brutto, er solgt til et fransk Dampskibsselskab, der vil starte en regelmæssig Linje mellem Kjøbenhavn, Antwerpen, Dunkirk, Marseilles, Singapore, Port Arthur og Vladivostok. (Fairpl.)

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Riga 18. April, best. til Dunkerque. — Frode, Wrisberg, afgik fra Hull 18. April, ank. til Sunderland 19. April. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Gibraltar 21. April, best. til Hull. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Cardiff 7. April, ankom til Port Said 21. April. — Erik II, Hveysel, afg. fra Alexandria 18. April, best. til Gibraltar f. o. — Knud II, Hansen, afgik fra Swansea 15. April, ank. til Stettin 22. April. — Skjold, Schmidt, afgik fra Lübeck 3. April, ankom til Riga 17. April. — Danmark, Kraemer, afgik fra Stettin 19. April, best. til Riga. — Ragnar, Holst, afg. fra Windau 18. April, best. til Riga. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 22. April, bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 22. April, bestemt til Lübeck. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 3. April, ank. til Alexandria 21. April. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 12. April, ankom til Swansea 19. April.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Shields 18. April. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Swinemünde 20. April, best. til Riga. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Shields 20. April, best. til Libau. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra

Rouen 19. April. — Russ, Rasmussen, afgik fra Esbjerg 17. April, ankom til Blyth 19. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Stettin 21. April. — Kamma, Løffler, afgik fra Grangemouth 16. April. — Helga, Lagesen, ank. til Boness 22. April. — Martha, Jørgensen, ank. til Gibraltar 17. April. — Elna, Møller, ank. til Algier 18. April. — Therese, Christensen, ank. til Leith 18. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afg. fra Beirut 23. April, best. til Ergasteria. — Ophelia, Wilhelmelsen, ank. til Mariopol i Assov 22. April. — Kronborg, Jeppesen, pass. Zea 21. April. — Dana, Nielsen, ank. til St. Ybes 21. April.

Urania. Ekliptika, Callesen, ank. til Swinemünde 20. April. — Venus, Jørgensen, afgik fra New York 19. April. — Mars, Nielsen, ankom til Warkworth 20. April.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, ankom til Libau 16. April. — Holland, Lund, ankom til South Alloa 20. April. — England, Andresen, ank. til Kjøge 19. April. — Rusland, Møller, ankom til Kbhvn. 21. April. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 21. April.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 19. April til Hull. — Karen, Degn, ankom 22. April til Lissabon.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik Pillau 19. April, best. til Riga. — Fyen, Hansen, ankom til Riga 19. April. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Kjøbenhavn 18. April. — Russia, Hansen, afg. fra Kjøbenhavn 16. April, ank. til Burntisland 19. April. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Blyth 17. April, best. til Riga.

Østersøen. Patria, Jensen, ankom til Hamburg 15. April.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Barry 13. April. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 20. April. — Caledonia, Fisker, afgik fra Tyne 18. April, bestemt til Swinemünde. — Sarmatia, Pedersen, ankom til Bergen 21. April.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Stettin 16. April, ank. til Windau 18. April. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Marseilles 17. April, ankom til Cette 18. April.

Dannebrog. A malienborg, Demel, afgik fra W. Hartlepool 22. April, best. til Kjøbenhavn. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rangoon 15. April. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Santa Fee 20. April, best. til Garston. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvns Red 22. April. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Bilbao 13. April, bestemt til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 19. April. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Montevideo 20. April, bestemt til Collectina. — Søborg, Fischer, afg. fra Newcastle 10. April, best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Helsingør 23. April. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 19. April. — Flynderborg v. Deurs, ankom til Rouen 19. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Libau 17. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til London 21. April. — Marselisborg, Andersen, ankom til Hamburg 17. April. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Cardiff 18. April. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Swansea 14. April. — Ulfsborg, Hveissel, afg. fra Funchal 29. Marts, best. til River Plata. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 23. April.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. April. — Kallundborg, Lund, ankom til Cardiff 20. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Kbhvn. 22. April, best. til Newcastle. — Agnete, Jensen, ank. til Kbhvn 17. April. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Swinemünde 18. April, ank. til Burntisland 22. April. — Herma, Sørensen, afg. fra Kjøbenhavn 18. April, best. til Burntisland. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 17. April, ankom til Grangemouth 21. April. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 16. April, ank. til Kiel 20. April. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 18. April.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Kbhvn. 19. April. — Annam, Berentzen, afgik fra Port Said 16. April. — Sentis, Koren, afg. fra Aalborg 19. April.

Ærs. Erindring, Hansen, ank. 16. April til Flensborg. — Enigheden, Svane, ank. 16. April til Kallundborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Riga 20. April. — London, Bom, ank. til Riga 20. April. — Paris, Nielsen, ankom til W. Hartlepool 20. April.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Hamburg 22. April. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til Rufisque 20. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Bandholm 20. April.

Vendia. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Burntisland 19. April.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Newcastle 22. April. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Kbhvn. 20. April, bestemt til Wearmouth.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Windau 20. April, best. til London. — Clara, Jensen, ankom til Methil 21. April.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Anna Agnete, Mathiasen, indkom til Punta Delgade 16. April med sygt Mandskab. 1. Styrmand er død. Skibet er paa Rejsen fra Glorioso Island til Antwerpen. — Aagot, Nørby, pass. Portland 15. April fra Hamburg til Santos. — Prinsesse Marie, Lybecker, beordret fra Queenstown 17. April til London. — Embla, Jepsen, afg. fra Port de Bouc 15. April til Østkysten af Madagascar.

Fana. Senderho. Anna, Hansen, afgik 20. April fra Frederikshald til Hull. — Georg Schwalbe, Pedersen, pass. 15. Febr. Mokkastrædet.

Rønne. Rolf, Hermansen, ank. til Timmernabben 18. April. — Prøven, Bidstrup, ank. til Borgholm 18. April. — Freja, Bech, ank. til Norrkøping 18. April.

Svendborg. Peter, Nielsen, ank. til Libau 13. April. — Roma, Jensen, ank. til Leith 14. April. — Freir, Christensen, ankom til Flensborg 16. April. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til St. Davis 14. April. — J. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Flekkefjord 17. April. — Marie, Petersen, ankom til Freuerbo 18. April. — Adolphine, Rasmussen, ankom til Wick 18. April. — Lilly, Rasmussen, ankom til Tayport 18. April. — Mine, Møller, ank. til Rønne 18. April. — Venus, Jensen, ank. til Kalmar 20. April. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Høganæs 20. April. — Odin, Andersen, ank. til London 21. April.

Ærs. Dronning Louise, Christensen, ankom 14. April til Granton. — Niels, Jensen, ankom 15. April til Seaham. — Haabet, Christensen, ankom 14. April til Blyth. — Immanuel, Schmidt, ank. 14. April til Boness. — Hydra, Albertsen, var 11. April sejlfærdig i Arendal, best. til Sligo. — Hosanna, Philipsen, ank. 15. April til South Shields. — Skandia, Hay, ankom 16. April til Gøteborg. — Union, Mortensen, ank. 16. April til Drøbak. — Svane, Møllmann, ankom 15. April til Pweli (England). — Argus, Jensen, afgik 12. April fra Leith til Heiligenhafen. — Amor, Rasmussen, afgik 13. April fra Poole. — Alma Marie, Hansen, ank. 17. April til Falmouth f. O. — Norma, Albertsen, ank. 16. April til Para. — Uffo, Grube, ankom 17. April til Gøteborg. — Rotha, Hansen, ankom 17. April til Halmstad. — Johanne, Østermann, ankom 17. April til Gibraltar. — Caroline, Lauritzen, ankom 18. April til Leith. — Marie, Hansen, ankom 18. April til London. — Ellen, Lauritzen, ankom 18. April til Carmawon. — Elise Marie, Olsen, ank. 19. April til Itzhal. — Alfa, Rasmussen, ankom 21. April til Falmouth f. O. fra Laguna de Terminos. — Albert, Fabricius, ank. 20. April til Fjællebæk. — Rolf, Christensen, afg. 18. April fra Liverpool. — Hjalmar, Rosenbeck, afgik fra Rouen 17. April til Kastrup. — Fredensborg, Kisby, afg. 18. April fra Gravesund til Helsingør.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 21. April til Kjøbenhavn fra Colberg. — Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Rostock 20. April fra Aarhus.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere 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 $\frac{1}{2}$ Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 10 $\frac{1}{2}$ Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Lomma Havn. Paa Lomma Havns N-lige Molehoved er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 57° V. til S. 44° V., rødt Lys fra N. 57° V. og N. efter mod Land, grønt Lys fra S. 44° V. og S. efter mod Land. Flammens Højde: 18 Fod. Lysvænen: 5 Kml. for det hvide, 3 Kml. for det røde og 2 Kml. for det grønne Lys.

10 Fod højt, hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste September—1ste Maj. 55° 40' 34" N. Br. 13° 3' 32" Ø. Lgd.

Skaane SØ-Kyst. Smygehuk SSØ. Vraget 3 Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Smygehuk Fyr er afmærket med en Stage med grønt Flag. Masten er borttagen til 18 Fod under Vandet.

Finland. Åbo Skærgaard. Hernösandsgrund. Ud for 13 Fods Grunden Hernösandsgrund, ca. 1 Kbl. S. 65° V. fra Holmen Rödakon, er i 23 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost. 60° 12' 18" N. Br. 22° 9' 28" Ø. Lgd.

Utö Lodsplads. Westerörn. Paa Westerörn er opført en rød, pyramideformet, 26 Fod høj Baake. 59° 45' 50" N. Br. 20° 58' 15" Ø. Lgd.

Åbo Distrikt. Utö. Tortfiskar røde og hvide vekslende Fyr skal i Foraaret 1902 ombyttes med et hvidt, fast Fyr.

Tyskland. Frisches Haff. Königsberger Rinne. I Königsberger Rinne udlægges af de tidligere Sommermærker Tønderne Nr. 1 til 7 og A til O ikke mere. Lystønden overfor Peyse flyttes til Ledefyrinlien tæt V. for Tønderne Nr. 8 og P. Tønderne Nr. 8—12 og P—Z faa Nr. 1—5 og A—L. Peyse Lystønde ligger paa 54° 38' 15" N. Br. 20° 9' 33" Ø. Lgd.

Stettiner Haff. I Grosses Haff SV.-lige Del ligger 8 Pramme sunkne ud for Wahrlang paa en Strækning af 2 1/2 Kml. Ved hvert Vrag ligger en Tønde med Cylinder og ved det N.-ligste og det S.-ligste Vrag vises en hvid Lanterne.

Arkona. Fra den 20de April 1902 gives Taagesignalet fra Arkona midlertidig med en Taagetrompet, der hver 70 à 80 S. giver Et-Stød af 5 S. Varighed.

Kiel. I den V.-lige Del af Kiel Havn ere Fortøjtønderne flyttede og en Del mindre Fortøjtønder udlagte, men Hovedfarvandet er uforandret.

Kattegat og Skagerrak.

Kattegat. Store Middelgrund. Masten, der laa ca. 22 Kml. V. til S. fra Tylø Fyr, er borttagen.

Sverrig. Halmstad. Ved Halmstad er Blinkfyret paa den ydre Bølgebyrds V.-Ende forandret til et Fyr med Formærkelser, der omtrent hver 10 Sekunder viser To-Formærkelser. Iøvrigt uforandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 13de April. 52° 47' N. Br. 1° 53' Ø. Lgd. 2 Kml. N. for Fyrskibet „Newarp“. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Hamburg. I Hansa Havn, tæt ved Afrika Kaj, er dansk Dampor „Orrik“ sunken. Fra et Fartøj ved Vraget vises et rødt Flag over en sort Ballon og om Natten en grøn Lanterne over en hvid. Den sorte Ballon over det røde Flag betyder, at Vraget skal passeres langsomt.

Holland. Zeegat van Texel. Texelstroom. En Flaade til Brug ved Skydeøvelser er udlagt i Texelstroom. Fra Flaaden kan vises en rød og hvid Lanterne. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 51" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Urk. Ved Urk Havn forlænges V.-Molen. Paa Yderenden er rejst en Baake, hvorfra vises et midlertidigt, rødt, fast Fyr. 52° 39' 36" N. Br. 5° 34' 42" Ø. Lgd.

Muiden. Det røde og hvide faste Fyr paa Muiden V.-Moles Hoved er ombygget med et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. 1/2 Kbl. fra det hvide, faste Fyr paa Kanten af V.-Havnen ved Byen er tændt et hvidt, fast Fyr. Disse to sidste Fyr holdte overet lede midt i Havnen. 52° 20' 36" N. Br. 5° 4' 12" Ø. Lgd.

Enkhuizer Zand. Paa Enkhuizer Zand NØ.-Pynt er en Tjalk sunken. Den er afmærket med en Vragtønde. 52° 42' 40" N. Br. 5° 20' 24" Ø. Lgd.

Enkhuizen. De Ven. Ved de Ven ligger en Tjalk sunken i 25 Fod Vand. En Mast er over Vandet. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. 52° 44' 40" N. Br. 5° 19' 54" Ø. Lgd.

Zeegat van Goerøe og Hock van Holland Ø. I Brielsche Maas, tæt V. for Domeinplaatje, er Dybden 12 Fod, i Noordgeul 18 Fod og i Nieuwe Maas fra Rotterdam til de Noord, tæt Ø. for Slikkerveer, 14 Fod.

Wester Schelde. Zeegat van Vlissingen. I Zeudergat er Stumpønde Nr. 35 flyttet 3/4 Kbl. ØSØ. hen i 30 Fod Vand, 51° 22' 38" N. Br. 4° 4' 24" Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 37 1 1/4 Kbl. ØSØ. hen i 28 Fod Vand, 51° 22' 37" N. Br. 4° 6' 0" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Dieppe. I Indløbet til Dieppe mellem Yderenden af Molerne er Dybden kun 3 Fod under Nulpunktet.

Irland SV.-Kyst. Bull Rock. Ved Bull Rock Fyr er Knaldsignalet ophørt. Taagesignal gives nu med Sirene, der hver 2 Minutter giver to Stød, saaledes: Høj Tone 2 S., Pause 5 S., dyb Tone 2 S., Pause 11 S. 51° 35' N. Br. 10° 18' V. Lgd.

Irland Ø.Kyst Belfast Lough. Black Head. Et hvidt Blinkfyret, der hver 3 Sekunder viser Et-Blink af 1/2 S. Varighed, er tændt paa Black Head. Flammens Højde: 143 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Fyret lyser Horisonten rundt, undtagen hvor det skjules af Land. Rødt, ottekantet, 49 Fod højt Taarn. Taagesignal gives med Et-Knald hver 5 Minutter. 54° 46' N. Br. 5° 41' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Aiguillon Fyr ØNØ. En 8 Fods Sandgrund har dannet sig ca. 4 Kbl. N. 73° Ø. for Aiguillon Fyr. 47° 14' 41" N. Br. 2° 15' 11" V. Lgd.

Saint-Nazaire—Paimboeuf. Ledelinien Paimboeuf Fyr overet med Lystønden, der viser hvidt Fyr ved Sécé, gaar nu i 6 Fod Vand over S.-Spidsen af Banc de Bilho.

Forenede Stater i Nordamerika. Rhode Island. Narragansett Bay. Hog Island Shoal. Ved Hog Island Shoal Fyr, paa Yderenden af Grunden ud for Hog Island SV.-Pynt, gives Taagesignal nu med Sirene, der hver 13 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 71 er nu ombygget med Nr. 72. Fyr og Taagesignal ere uforandrede, men en Projektør kaster et Lys lodret i Vejret. Da dette Lys kun er til Forsøg, anmodes Skibsførere, som iagttage Lyset, om at indseende saa nøjagtige Oplysninger som muligt om deres iagttagelser af det, enten til „Lighthouse Board“, Washington, eller til „The Lighthouse Inspector“, Baltimore, navnlig om Afstanden, hvori Lyset er set, Vejret o. s. v.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Texas. Corpus Christi Baake. Omtrent den 17de April 1902 tændes paa Corpus Christi Baake et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Baaken staar 9/16 Kml. S. 82 1/2° Ø. fra Yderenden af Central Værft. 27° 47' 36" N. Br. 97° 22' 47" V. Lgd.

Columbia. Colon. Manzanillo Point N. En Grund med en mindste Dybde af 22 Fod Vand ligger ved Ø.-Siden af Indløbet til Colon, fra Manzanillo Point i N. 10° V. og fra Toro Point Fyr i N. 77° Ø. Grunden med 4 3/4 Fv., der er angivet at ligge 2/3 Kml. N. 15° Ø. fra Manzanillo Point Fyr, findes ikke paa det angivne Sted, hvor der er mindst 34 Fod Vand.

Cuba S.-Kyst. Xagua Bank. Xagua Bank er paany ommaalt. Klokketønden ved Grundens V.-Side ligger tæt V. for 2 Fv. Pladen. c. 30 Kml. S. 22° V. fra Indløbet til Cienfuegos, paa 21° 34' 36" N. Br. 80° 40' 36" V. Lgd. Iøvrigt er den mindste Dybde, der er fundet paa Banken, 4 Fv., men det er ikke udelukket, at der kan findes Pletter med mindre Vand.

Porto Rico V. Mona Island. Fyret paa Mona Island Ø.-Pynt lyser Horisonten rundt, men Fyret skjules af Land saaledes: I 4 Kml. Afstand fra N. 1° Ø. gennem N. og V. til S. 43° V., i 5 til 8 1/2 Kml. Afstand fra N. 1° Ø. gennem N. og V. til S. 44 1/2° V., og i over 8 1/2 Kml. Afstand fra N. 1° Ø. gennem N. og V. til S. 56° V.

Guadeloupe. Basse Terre. Udenrigsministeriet meddeler: Paa Basse Terre Red er Stumpønden 1 1/2 Kbl. fra Landgangsstedet atter udlagt.

Pointe à Pitre. Ved Pointe à Pitre er Lystønden Ø. for Passe du Mouchoir Carré en rød, spids Tønde, der viser hvidt, fast Fyr.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Santa Anna. Paa Øen Santa Anna er tændt et Blinkfyret, der afvekslende viser et rødt og et hvidt Blink hver 10 Sekunder. Flammens Højde: 430 Fod. Synsviddens: 20 Kml. for hvidt, 15 Kml. for rødt Lys. Over Macahé Ankerplads er Fyret formærket. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, firkantet, 43 Fod højt Fyrtaarn. 22° 26' S. Br. 41° 44' V. Lgd.

Chili. Corcovado Gulf. En Grund med 4 Fv. Vand og muligvis mindre ligger 11 Kml. S. 12° Ø. fra Øen Chaulinec V.-Ende og fra Queilen Bluff i N. 54° Ø. 42° 48' S. Br. 73° 17' V. Lgd.

Colombia V.-Kyst. Midten af Montuosa Island ligger paa 6° 29' 0" N. Br. 82° 13' 30" V. Lgd., hvilket er 2 1/2 Kml. N. 44° Ø. for den i H. O. Kort Nr. 1018 angivne Plads.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Hornillo. Paa Yderenden af Molen, som er under Bygning ved Hornillo Havn, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod.

Frankrig. Marseille. Den 1ste Maj 1902 bliver Lysevnen for de hvide, faste Fyr paa Fort Saint Jean og Tête de Maure, ved Indløbet til Marseille gamle Havn, 8 1/2 Kml. Der er ikke stadig Vagt ved Fyrene.

Kap Sépet. Paa Kap Sépet er det nye Fyr nu tændt.

Det er et hvidt Lynfyr, der hver 15 S. viser Tre-Lyn med 2 1/2 S. Mørke mellem Lynene og 7 1/2 S. Mørke mellem Grupperne. Flammens Højde: 188 Fod. Lysevnen: 27 1/2 Kml. Samtidig er det midlertidige røde, faste Fyr slukket.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Batavia. Forsøgene med Fyr ved Batavia Havnekanal ere endte.

Det faste Fyr med Blus paa Batavia Havnekanals V.-Mole er forandret til et Fyr med Formørkelser, Lys 20 S., Mørke 10 S. 6° 6' 30" S. Br. 106° 48' 0" Ø. Lgd.

China. Hongkong. East Lamma Channel. Lamma Patch. Paa Grunden Lamma Pasch NNØ. for Boulder Point i det N.-lige Indløb til East Lamma Channel er fundet en Klippe med 31 Fod Vand, fra Boulder Point i N. 25° Ø., 4 1/3 Kml. og fra V.-Enden af Tree Island i N. 76° Ø. 22° 15' N. Br. 114° 7' Ø. Lgd.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-



Greme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faa ssaavel i fast som flydende Consistens hos alle Iseknram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.



Halv Sekstanter 70 Kr. Reparationer udføres. LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus, anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Skibssalg.

En i Fjor her, af Staal nybygget Skrue-Slæbedamper er paa Grund af indtrufne Omstændigheder til Salg. Længde 22 Meter, Bredde 5,5 Meter, Dybgaende 1,7 Meter, med Vandballast 2,2 Meter, Hestes Kraft 200 indic., tre Cylindre: 270, 450, 680 mm. Diam., Omdrejninger 180, Tryk 12 Athm., Sejlhastighed 10 Knob. Reflektanter behage at henvende sig til

Th. Rodenacker, Memel.

Tel.-Adr.: Throd.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,

Refshaleen.

Kjøbenhavn.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. April 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	88 1/4	88 1/4	88 1/2
Danmark		68 1/2	69 1/2
Norden		97 3/4	98 1/4
Kjøbenhavn	84	83 3/4	84
Carl	38 3/4	38 3/4	39
Dannebrog		81	81 3/4
Skjold		53 1/4	54 1/4
Urania		42	44
Union	88 1/2	88 1/2	88 3/4
Dampsk. af 1896		81	82
Østasiatiske	97 3/4	97 3/4	98
Østersøen		101	102
Nordsøen	49	49	50
Torm		—	—
Vesterhavet		100	—
Gorm		87	96
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		99 1/2	100 1/2
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kredtforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		98 1/2	99
3 1/2% Husejer Kreditk.		88	89
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	91	90 3/4	91 1/4
4% — — — 2. Serie ..		96 1/4	96 1/2
4% — — — 1. — ..		98 1/2	99 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		91	91 1/4
4% — — — 7 — ..		96 1/4	96 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 — ..		91	92
Aktier.			
Nationalbank		142	144
Privatbank	119 3/4	119	119 1/4
Landmandsbank	124 3/4	1 1/2	124 1/2
Handelsbank		119 1/4	121
Grundejerbank		103	108 3/4
Burm. & Wain	80 1/4	1 1/2	80 3/2
Helsingørs Jærnsk.		93 1/4	94 1/2
Sukkerfabr.	109 1/2		109 1/2
Bryggeri Aktier	105 1/4	1 1/2	105 1/2

Vekselkurser d. 22. April 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.22	18.19
Paris	72.50	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. April 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	100.40
3 1/2% — — Boden Kredit	117.50
5% Mexikanske 1899	100.80
5% Rumænske Stats	96.50
4% — — — 1890	83.25

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

Forenede Dampskibsselskab 16,000, „Norden“ 12,000, „Carl“ 8,000, „Østasiatiske“ 34,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,
Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.
Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

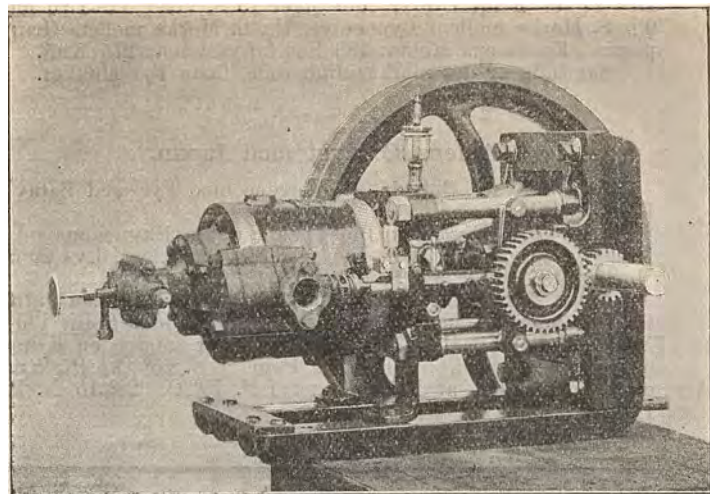
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet aerkendte
Petroleumsmotor „Rap“ er den eneste Motor, der hidtil er frembragt,
som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejds-
evne, simple Konstruktion, lille Petroleumsforsbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har
erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½—12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til
Fiskeribrug, hønhørende under Maskinaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller,
der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt
bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller
Syre, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt
for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN**, Colbjørnsensgade 12.

Telefon No. 26574. * Kjøbenhavn B.

(NB. Tidligere: Helgolandsgade 2.)

Telefon **FR. O. JØRGENSEN**, Telefon

2168.

2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.

Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enesteaaende.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

— Olietøj, —

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Joh. Føns's

Skibsproviaivering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Goldbødgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrøstavraterer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdagen den 26. April Kl. 3 Em. i Skipperforeningens Kontor, Holmens Kanal 18.

Dagsordenen er følgende:

Fremlæggelse af det reviderede Aarsregnskab for Foreningen og for Kjøbenhavns Navigationsskole.

Bestyrelsens Aarsberetning.

Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer.

Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, 11. April 1902.

A. B. Münter
Formand.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 24. April 1902. — „Siam“s Sammenstød med „Andrea Vagliano“. — Engelsk Dom om Havari-grosse. — En dansk Skole for Skibskokke. — Mæglerforholdene i Aalborg. — Om Tegning af Konnossementer in blanco. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfedt
à 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørfedt
à 63 Øre pr. Pund.

Eneste økølstørende Margarinøkvaliteter, som selv till varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Bømsyr.

Faas overalt.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 18.

Kjøbenhavn, Torsdag den 1. Maj 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTER S, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



Skibs-

Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Helsingør.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Exclusivly for Thorvald Petersen,
København, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

De Danske Svineslagteriers

Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Bøfragtforretning.
Havarikommissionær.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

A. WILSON, Kobbmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Læge **H. C. Lund.**

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Trædes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land-
Marine } og Rørkedler
samt Overhedere
fabrikøres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Kjøbenhavn, d. 1. Maj 1902.

I Sø- og Havnearbejderstrejken har nu vist sig de Fænomener, der er uadskillig forbundne med enhver Arbejdskonflikt i Danmark: de ærlige, uinteresserede Mæglere, der tilbyder deres velvillige Bistand til Stridens Afslutning, og der uvægerligt, naar de som Voldgiftsdommere skal sige det sidste Ord i Striden, finder Fejl paa begge Sider og i deres Døm finder det Mellemstandpunkt, der tiltaler Publikum saa meget, skønt det i sig selv bærer Spiren til de ny Konflikter, der altid opstaar. At Rederne — som man af nedenstaaende Fremstilling af Strejkens Gang vil se — bestemt har afvist disse velvillige Mæglingstilbud, kan kun paaskønnes af dem, der i Redernes Aktion ser den længe tiltrængte alvorlige Bestræbelse for at hævde deres og Kaptajnernes Autoritet, som ikke kan ødelægges uden at der derved tilføjes vor Skibsfart ubodelig Skade. Og hvad i Alverden er der her at mægle om? At Rederne nægtede at gaa til en ny Overenskomst med Søfyrbødernes og Matrosernes Fagforeninger, betegner ikke noget Overgreb eller noget Angreb paa disse Organisationer; det burde i værste Fald ikke give Anledning til andet, end at disse enten søgte at tvinge Rederne til en Overenskomst gennem en Strejke, eller, naar dette mislykkedes, søgte at varetage deres Medlemmers Interesser uden Overenskomst. Men i Stedet for griber Havnearbejderne ind i Striden paa en Maade, der i Brutalitet søger sin Lige, i hvert Fald i de senere Aars Arbejdskonflikter. Det maa erindres, at man særlig efter den store Lockout i 1899 baade fra Fagforeningernes og Arbejdsgiverforeningernes Side erkender en Forpligtelse til ikke at lade de Arbejdsstandsninger, der iværksættes, faa Karakteren af rene Overfald, at man tværtimod ved Overenskomster har sikret sig, at de indtræder med passende Varsel. Men her standser Havnearbejderne paa en Dag, da der paa hviler Rederne særlig store Forpligtelser med Hensyn til Besørgelsen af Udførelsen fra Kjøbenhavn, pludselig og uden mindste Varsel Arbejdet og lader Rederne klare sig, som de kan, og samtidig og paa samme Maade forlader Matroserne Skibene i den Udstrækning, de kan. De strejkende Havnearbejdere og Matroser har herved gjort Brud paa en Grundsatning, som Arbejdernes Fagforeninger selv har anerkendt, og selv om de tilhører en af disse uafhængige Organisation, kunde man vente, at de ikke handlede stik imod denne Grundsatning. Har man ret tænkt over, hvad Følgerne vilde være blevne, om Overfaldet var lykkedes? Vor Eksport til England kunde have faaet et føleligt Afbræk, meget store Værdier var gaaet tabte, og det havde været kundgjort for Alverden, at de danske Fagforeninger var i Stand til uden videre at diktere de danske Redere deres Betingelser. Men Rederne har med fast Haand afvist Angrebet, Skibsfarten paa vore Havne har i alt væsentligt gaaet sin regelmæssige Gang, og der er ingen Tvivl om, at Rederne vil være i Stand til at fastholde deres Stilling, ogsaa naar Arbejdsstandsningen nu udvides. Men paa hvilket Grundlag tænker man sig da nu en Mægling iværksat? Rederne kan umulig give en Tomme efter for de ved Arbejdsnedlæggelsen d. 17. April opstillede Fordringer, fordi de er fremsat paa en Maade, der kun giver Rederne Valget mellem at antage dem eller at afslaa dem, og at antage dem vil, ligesom at imødekomme dem delvist, være det samme som at indrømme Fagforeningernes moralske Ret til Overfald som det her foretagne, der kan faa saa skæbnsvangre Følger for vor Skibsfart. Det eneste Punkt, hvor en Mægling tilsyneladende kunde være berettiget, er med Hensyn til Redernes Udelukkelse af Fagforeningsfolk fra deres Skibe. Vi anser imidlertid ikke Beslutningen herom for rettet mod Fagforeningerne som Institution — som saadan anerkendes de jo netop af Arbejdsgiver-Foreningen —, men vi anser Beslutningen for et Vaaben i den Rederne paaførte Kamp, som der næppe vil være Anledning til at bruge, naar Kampen er endt.

Det er ikke ved Mægling og Voldgift, at denne Konflikt skal bringes ud af Verden. Det er ved at De samvirkende Fagforbund indser, at to Arbejdsorganisationer har planlagt og udført et Overfald paa Dampskibsrederne og derved har forelempt disses Bedrift, men at de har vist sig ude af Stand til at bryde Redernes faste Modstand. Fagforbundene bør tilraade disse Organisationer at søge Arbejdet genoptaget paa de gamle Betingelser og ikke oftere at bryde Freden paa den Maade, som det skete denne Gang.

Krigen mellem Dampskibsrederne og Sø- og Havnearbejderne er i den forløbne Uge fortsat med uformindsket Kraft og staar nu i Begreb med at antage større Dimensioner. De samvirkende Fagforbund iværksatte ikke den til d. 25. April bebudede større Arbejdsnedlæggelse, da de først vilde forelægge Sagen for Forbundenes Repræsentantskab og Generalforsamling. Dette skete i Lørdags. Forinden rettede Fagforbundene dog en Henvendelse til Dampskibsrederi-Foreningen, i hvilken de erklærede sig villige til sammen med denne at opfordre en med Søfartsforhold fortrolig og over begge Parter staaende upartisk Personlighed til at forsøge en Mægling ved en af begge Parter valgt Komite, der eventuelt kunde afsige en Voldgiftskendelse med vedkommende Personlighed som Opmand eller Dommer. Den Personlighed, til hvem man saaledes tænkte at henvende sig, var Prins Valdemar, der i Anledning af en fra anden Side til ham rettet Forespørgsel havde erklæret sig villig til at imødekomme en Anmodning fra begge de stridende Parter. Rederiforeningen afviste imidlertid bestemt enhver Tanke om Mægling eller Voldgift. Fagforbundenes Generalforsamling bemyndigede herefter deres Forretningsudvalg til eventuelt at lade al Kørsel til og fra Rederiforeningens Skibe standse samt til at foretage de yderligere Skridt, det anser for nødvendige. Forretningsudvalget har derefter meddelt Arbejdsgiver-Foreningen, hvorunder Rederi-Foreningen hører, at den bebudede Arbejdsstandsning af samtlige under Forbundene hørende Havnearbejdere og Sømænd træder i Kraft d. 30. April Kl. 6 Eftm. samt yderligere bebudet Standsning af Kørsel til og fra Rederiforeningens Skibe og Virksomheder fra og med d. 12. Maj, hvis Overenskomst til den Tid ikke er naaet. Redernes i vort sidste Nummer omtalte Beslutning om ikke at engagere Fagforeningsfolk praktiseres nu saaledes, at Folkene afskediges, hvis de ikke udmelder sig af Fagforeningerne. — Skibstarten har fremdeles ikke lidt væsentligt Afbræk ved Strejken, idet et stort Antal danske og udenlandske Havnearbejdere og Matroser er traadt i de strejkendes Sted.

„Fairplay“ bekræfter den i vort sidste Nummer udtalte Formodning, at Dampskibsrederi-Foreningen endnu ikke er egentlig optaget i den britiske Shipping Federation. Bladet oplyser, at Rederiforeningen har henvendt sig til denne om Beskyttelse for sine Skibe henfor en mulig Boycotting i britiske Havne, og at dette er taget under Overvejelse i Shipping Federation, der erkender sit Interessesfællesskab med de danske Redere og paa et forestaaende Møde vil tage Beslutning i Sagen.

Mellem de ledende transatlantiske Dampskibsselskaber har der fundet en Sammenslutning Sted, der betegner en af de vigtigste Begivenheder i Dampskibsfartens Historie. Den kommer egentlig ret overraskende, thi de Rygter, der af og til er dukkede op om en stor Dampskibsring i Nordatlantenhavsarten under Ledelse af den nordamerikanske Mangemillionær Pierpont Morgan, er stedse blevet mødt med tilsyne-

ladende troværdige Dementier; særlig i den ene af de Aarsberetninger, som de to største tyske Dampskibsselskaber nylig udsendte, betonedes det, at de Overenskomster, om hvilke man forhandlede med konkurrerende Linjer, „ikke i nogen Henseende vil berøre Selskabets fulde Selvstændighed og af fremmed Indflydelse fuldstændig uafhængige Ledelse“. Men den Overenskomst, der nu foreligger, betyder, efter alle Solemærker at dømme, at de nordamerikanske Fristater tager Ledelsen af Dampskibstrafiken over Nordatlantehavet i deres Haand, og at de nu vil være mægtige nok til at tvinge alle de konkurrerende Hovedlinjer ind under denne Ledelse.

Om Detaljerne i den afsluttede Overenskomst giver „Sh. Gaz.“ en Række Oplysninger, der dels retter visse Misforstaaelser i, dels supplerer de offentliggjorte Meddelelser. Følgende Selskaber er indtraadte i Ringen: White Star Line, Dominion Line, Leyland Line, Atlantic Transport Line, American Line, Red Star Line og Allan Line. Hertil kommer uden Tvivl Cunard Line, skønt man fra anden Side paastaar, at den vil danne Kærnen i en konkurrerende Ring. De to tyske Selskaber, Hamburg-Amerika Linjen og Norddeutsche Lloyd, er uden Tvivl kun nødig gaaet med til en Overenskomst, der før eller senere kan berøre deres nationale Karakter, og de har da ogsaa faaet en Særstilling i den ny Ring. De ejer, som bekendt, de hurtigst løbende transatlantiske Dampere, og de kunde derfor ikke lades ude af Betragtning; men deres Aktier vil ikke overgaa til Ringen — hvad den tyske Kejsers sikkert ogsaa vilde have snakket med om —, hvorimod der er etableret en nøje Samvirken mellem den og de to Selskaber. Bortset fra disse raader Ringen over c. 923,700 Reg.-Tons Brutto, med dem over c. 1,002,500 Tons Brutto. Den ny Rings Kapital bliver 34 Mill. Lst. Ethvert af de indtrædende Selskaber bevarer sin Nationalitet og selvstændige Ledelse. Strengt taget kan man derfor maaske ikke tale om en Sammenslutning, men kun om en fuldstændig ensartet Ledelse. Grundlaget for Ringens Dannelse er utvivlsomt de daarlige Tider, de transatlantiske Dampskibsselskaber har haft. Nu frembyder sig ganske vist det Spørgsmaal, hvorfor en Samvirken mellem Selskaberne ikke kunde være etableret uden gennem Oprettelsen af en Dampskibsring, thi en saadan er nu faktisk oprettet. Svaret er, at ved at danne et Selskab, der behersker alle de Midler, hvormed der arbejdes, opnaas den mest virkningsfulde Form for et Samarbejde. Den ny Ring har vistnok til Hensigt at gøre Southampton til Knudepunktet for Passagertrafiken, hvilket selvfølgelig har vakt megen Misstemning i Liverpool, hvor Cunard-Linjen har sit Sæde. Selvfølgelig tilsigtes der ved Ringen betydelige Beparelser i Driftsudgifterne, man mener 7½ pCt. af den samlede Aktiekapital. De britiske og amerikanske Skibes Forhold til deres Regeringer med Krigstilfælde for Øje bliver uforandret.

Tilsyneladende bevarer altsaa Selskaberne deres Selvstændighed. Faktisk bliver denne dog vist kun et Skin, i hvert Fald i Længden. Det er i saa Henseende betegnende, at man selv i England indrømmer, at den ny Overenskomst betyder De forenede Staters Førerstilling i Farten over Nordatlantehavet. „Sh. Gaz.“ fremhæver, at det ny Selskab vil faa sin Overledelse i Nordamerika. Det kommer til at raade over de bedste Atlanterhavsdampere under de tre mest betydende Flag. Dets Aktier vil komme paa Markedet baade i Nordamerika og i England, men hvad der i dette sidste Land har vakt mest Bekymring, er at Linjer, der ledes fra England, fremtidig skal ledes fra De forenede Stater, at et af de største britiske Selskaber, White Star Line, faktisk opgiver noget af sin Uafhængighed, og at de andre kan følge dets Eksempel. Det er dette, der pludselig har givet Landet en Følelse af den Værdi, det besidder i sin Handelsflaade, overfor hvilken det hidtil har været for ligegyldig.

Vi er nu, fortsætter Bladet, i en Situation, i hvilken Kapitalister, der er Ledere af Jærnbannerne i den Verdensdel, der væsentlig forsyner Evropa med Næringsmidler, og som raader over ubegrænsede Pengemidler, kan foreskrive deres Betingelser for den stolteste Dampskibsflaade, Verden nogensinde har set. Det maa vi imidlertid vænne os til. Hvad Fremtiden vil bringe, er vanskeligt at sige. Det er sagt, at en Følge vil blive, at de britiske Skibe vil komme under amerikansk Flag; dette betvivler vi dog, thi disse Skibe kan arbejde billigere under britisk Flag. Ikke heller tror vi, at den ny Ring vil skade de britiske Skibsværfter.

De Udtalelser, der foreligger fra Nordamerika, er endnu klarere. De gaar ud paa, at det vil blive amerikanske Interesser, der bliver de ledende i den ny Ring, at De forenede Stater vil blive Herre over Verdens Handelsflaader, og at Ringen vil blive til største Fordel for Staternes Importører og Eksportører og for de store Jærnbaneselskaber. Det bekræftes, at det ny Selskabs Sæde bliver New Jersey i De forenede Stater. Dets Dannelse staar dog ikke i Forbindelse med den amerikanske Subventionslov; men gennemføres denne, ventes det, at et stort Antal amerikanske Dampskibe vil indgaa i Ringen. Denne vil i høj Grad ophjælpe amerikansk Skibsfart, og de store amerikanske Jærnbanelinjer vil udvide deres Grænser tværs over Atlanterhavet.

Lederen af denne mægtige Dampskibsring bliver, som sagt, Amerikaneren Mr. Pierpont Morgan, der i Forvejen er Leder af store amerikanske Staal- og Jærnbaner. De amerikanske „Trusts“ har da hermed taget et mægtigt Skridt fremad, og at de har gjort sig til Herre over den kolossale Trafik over Nordatlantehavet, er en Begivenhed, hvis videre Udvikling har Krav paa alle søfartsinteresseredes største Opmærksomhed.

De Efterretninger, der er fremkomne fra England efter at ovenstaaende var skrevet, viser, at man i der-værende Søfartskredse nu ser roligere paa Forholdene end under Indtrykket af det første Øjeblikks Overtaskelse. Det indrømmes fremdeles, at De forenede Stater faar en Førerstilling i Nordatlantehavsfarten, men man fremhæver samtidig, at Overenskomsten faktisk hviler paa de enkelte Selskabers fulde Uafhængighed, og at denne vil blive bevaret. Det dementeres bestemt, at der er Tale om, at alle de store transatlantiske Dampere vil blive samlede under det amerikanske Flag. Dette vil ikke kunne tænkes, fordi De forenede Stater ikke optager noget udenlandsk Skib i sit Skibsregister, uden at et Skib af tilsvarende Værdi bygges paa et amerikansk Værft; den amerikanske Regering yder herved Landets Værfter en virksom Beskyttelse, og Værfternes Indflydelse er saa stor, at Lovforanstaltninger, der forandrer dette Forhold, ikke kan tænkes gennemførte i Kongressen. Hertil kommer, at Hyrerne er langt højere i amerikanske Skibe end i engelske og tyske. I den sidste Aarsberetning om Nordamerikas Skibsfart sammenlignes Hyrerne i tre af de største og hurtigste transatlantiske Postdampere, nemlig den amerikanske St. Louis, den engelske Oceanic og den tyske Kaiser Wilhelm der Grosse; det viser sig, at „St. Louis“ med en Besætning af 380 Mand har i maanedlig Udgift til Hyrer 11,306 Dollars, „Oceanic“ med 427 Mand 9,891 Doll. og „Kaiser Wilhelm der Grosse“ med 500 Mand 7,715 Doll. Tænker man sig tre Dampere af ens Størrelse og med lige store Besætninger, et under hvert af de tre Flag, vil den aarlige Hyreudgift for den amerikanske blive 113,000 Doll., for den engelske 90,000 Doll. og for den tyske 61,000 Doll. Det ses da ogsaa, at Rygterne om Skibenes Overgang til Amerika i Kongressen i Washington er blevet betegnet som taabelige.

Medens en Meddelelse om, at det franske Compagnie Générale Transatlantique skulde tiltræde Sammenslutningen, dementeres, fastholdes det bestemt, at

Cunard-Linjens Tilslutning til den kun er et Tids-spørgsmaal.

Den britiske Handelsflaade er i Marts Maaned forøget med 17 Skibe med 41,414 Tons Brutto (Forskellen mellem Tilgangen og Afgangen). Dette svarer til en aarlig Forøgelse af c. $\frac{1}{2}$ Mill. Tons. Selv om Forøgelsen, skriver „Sh. Gaz.“, før har været større, er den dog for stor, henset til Fragtmarkedets nuværende Tilstand, og Tallere betyder vistnok, at Overproduktionen fortsættes paa en Maade, der fremdeles vil skade Skibsfarten.

I Forbindelse med vore Meddelelser i sidste Nummer om den planlagte Skole for Skibskokke vil det have Interesse at erfare, at den engelske Skibsrederforening i disse Dage til sine Medlemmer har udsendt et Cirkulære, hvori den henleder deres Opmærksomhed paa den i 1894 i London oprettede Kogeskole, i hvilken der ved Siden af den almindelige Undervisning er indrettet praktiske Kursus for den lave Betaling af 2 sh. for 12 Øvelser. Skolen giver Certifikat til Kokke, der har gennemgaaet et saadant Kursus, saavel som til udlærte Kokke, der underkaster sig en Prøve. Cirkulæret henviser til den Utilfredshed, der ofte fremkaldes blandt Skibenes Besætninger ved den slette Tillavning af Kosten, selv om de benyttede Materialer er gode, og henstiller til Rederne at instruere deres Kaptajner om saa vidt muligt at fordrø, at de Kokke, der antages i Skibene, er forsynede med Certifikat.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 26. April: Isforholdene uforandrede. „Jermak“ kan tidligst afgaa næste Lørdag.

Vi har haft Løjlighed til at se nogle af de af Hr. W. C. Møller i Drammen opfundne og af ham forhandlede Redningsapparater af Rensdyrhaar, særlig Redningsbøjer og Redningsbælter. De var første Gang udstillede i 1883 i Christiania, hvor de fik Bronce-medaille, derefter i 1886 i Liverpool, hvor de fik Guld-medaille, i 1888 i Melbourne, hvorfra Opfinderen fik et Belønnings-Certifikat, i 1891 i Skien, i 1897 i Stockholm, i 1900 i Paris, i 1901 i Ostende og i Drammen, hvilke Steder de fik Guldmedaille. De har saaledes opnaaet megen Anerkendelse, og nogle Forsøg, der er foretagne, for at undersøge deres Holdbarhed i Vand, har givet udmærkede Resultater. Hr. Møllers Redningsapparater har ogsaa fundet udstrakt Anvendelse baade i Handels- og Krigsskibe, og der foreligger en Række i høj Grad anerkendende Udtalelser om dem. Den engelske Marine bestilte i Vinter for c. 8,000 Kr. af disse Apparater, og Hr. Møller har i 13 Aar været fast Leverandør til den engelske Marine. Med de af Hr. Møller ligeledes opfundne Køjemadratter, der kan tjene som Redningsapparater ved Søulykker, er der foretaget Forsøg i Norge, hvorved det er konstateret, at en saadan Madratt i mindst 2 Døgn har tilstrækkelig Flyde- og Bæreevne til at holde en Mand oppe. Redningsbælter som de her omtalte er for nylig leveret til Det østasiatiske Kompagnis ny Damp-er, der bygges paa Hellerup Skibsværft.

Nogle af disse Redningsapparater er for Tiden udstillede i Den almindelige danske Skibsfører-Forenings Lokale paa St. Annæ Plads. Hr. Møllers Repræsentant i Danmark er Hr. Hilmar Lehmann i Helsingør.

Sammenstød i Taage.

Søvejsreglernes Art. 16.

Nedenstaaende Dom behandles af „Shipping Gazette“ i en ledende Artikel, hvis væsentlige Hovedpunkter vi i det følgende gengiver:

Den 16. April afsagde den engelske Admiralitetsret Dom i en Sag, der drejede sig om et Sammenstød i Atlanterhavet mellem Damperne Holyrood og Bernard Hall. Sammenstødet fandt Sted i Slutningen af Marts, hvoraf kan ses, at den engelske Admiralitetsret arbejder med en for en Ret megen sjælden Hurtighed.

„Holyrood“ var paa Rejse til London og havde en Kurs af Ø. $\frac{1}{4}$ N. „Bernard Hall“ var paa Rejse til Barbados og styrede S. 70° V. „Bernard Hall“ befandt sig i Taage og gav de sædvanlige Taagesignaler; „Holyrood“ var ikke i Taage, men havde en Taagebanke paa Bagbords Boug.

Hvad nu Holyrood angik, da hørte den et langt Fløjtestød paa sin Bagbords Boug, hvorefter den sagtnede Farten og besvarede Fløjtestødet; den hørte Signalet anden Gang og besvarede det, hvorefter den stoppede sin Maskine; derefter hørte den tredje Gang Fløjtestødet og besvarede det, hvorefter den hørte 3 korte Stød; Maskinen sloges da bak og der gaves 3 korte Stød i Fløjten; man bemærkede da „Bernard Hall“, der kom til Syne omtrent 4 Streger paa Bagbords Boug i 3 Skibslængders Afstand og straks efter ramte „Holyrood“ omtrent ved Fokkerigingen med saa stærk Kraft, at „Holyrood“ kort efter sank.

Hvad Bernard Hall angik, da havde man her om Bord hørt et Fløjtestød ganske tæt ved, hvorefter man havde slaaet bak i Maskinen og givet 3 korte Fløjtestød, som blev besvarede, hvorefter „Holyrood“ viste sig paa deres Styrbords Boug, saaledes at et Sammenstød var uundgaeligt.

Af de mod „Bernard Hall“ fremførte Anker anerkendte Retten én som berettiget, nemlig den, der gik ud paa, at Bernard Hall havde haft for stærk Fart under Hensyn til den tætte Taage. Hvad de mod „Holyrood“ fremførte Anker angik, da fremkaldte navnlig en af disse et interessant Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Holyrood, der ikke selv befandt sig i Taage, havde overtraadt Søvejsreglernes Art. 16. Denne Artikel lyder jo saaledes: „Ethvert Fartøj skal i Taage, Tykning, Snefald eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart og under omhyggeligt Hensyn til de forhaandenværende Omstændigheder og Forhold. En Damp-er, der — tilsyneladende foran for tværs — hører Taagesignal fra et Fartøj, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt de forhaandenværende Omstændigheder tillader det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed indtil Faren for Sammenstød er forbi“.

Hvis Artiklens sidste Stykke nu kunde anvendes paa et Skib, der ikke selv var i Taage, da maatte „Holyrood“ siges at have overtraadt Reglen, idet denne absolut kræver, at Maskinen stoppes første Gang Taagesignalet høres, hvad man ikke gjorde om Bord i „Holyrood“. Retten kom nu til det Resultat, at det i Art. 16 indeholdte Paabud om at stoppe gjaldt ogsaa for et Skib, der, uden selv at være i Taage, hører Taagesignal fra et andet Skib. Dommeren udtalte, at naar et Skib befandt sig foran for tværs, og dets Plads ikke lod sig bestemme, da var der Fare, og det var af Vigtighed at tage Forholdsregler saa tidlig som muligt. Den omtalte Artikel havde nu til Hensigt at imødegaa denne Fare og Faren var da lige saa stot og af nøjagtig samme Art, hvad enten Skiber selv var i Taage eller ej.

Under Sagen blev det imidlertid fra „Holyrood“s Side hævdet, at „Bernard Hall“s Plads ikke var ubestemt, hvorfor Artiklen ikke kunde finde Anvendelse; hertil be-

mærkede Dommeren, at hvad der var givet var, at „Bernard Hall“ ikke var om Styrbord og ikke ret forude, men i en Taagebanke om Bagbord, samt at Taagen var i en vis Afstand, medens Damperens Afstand var ukendt; dens Plads kunde derfor ikke bestemmes. Dommeren kunde her endvidere have fremhævet et endnu vigtigere Punkt, nemlig Ukendskabet til „Bernard Hall“s Kurs, men Domstolene synes i disse Sager at være noget ængstelige ved at afgøre Spørgsmaalet om, hvorvidt „Plads“ (Position) i nævnte Artikel ogsaa omfatter „Kurs“.

Under Sagen fremkom endvidere Spørgsmaalet om „Holyrood“s Fart, om hvorvidt denne Damper havde haft for stærk Fart, eller rettere om, hvorvidt Reglen i Art. 16, første Stykke, om moderat Fart i Taage kunde gælde for et Skib, der som „Holyrood“ ikke selv befandt sig i Taage, men havde en Taagebanke i Nærheden. Da Skibet i Virkeligheden ikke var i Taage, kunde Reglen efter Ordene ikke finde Anvendelse og det kom da an paa, om almindelige Navigationsprinciper kunde siges at forlange moderat Fart under saadanne Omstændigheder. Retten fandt nu ikke, at man i nærværende Tilfælde kunde gøre noget Ansvar gældende overfor „Holyrood“ paa Grund af for stærk Fart, idet Retten sondrede mellem de Tilfælde, at et Skib havde Taagen ret forude og styrede lige ind i den, og de Tilfælde, hvor Taagen ikke havdes ret forude; i første Tilfælde skulde almindelige Navigationsprinciper kræve moderat Fart, i andre Tilfælde ikke. Denne Sondring synes imidlertid at være noget mærkelig, idet en Taagebanke fra Siden kan skjule andre Skibe lige saa meget og under lige saa farlige Omstændigheder som en Taagebanke ret forude. I alle Tilfælde er det nødvendigt at navigere med Forsigtighed og med moderat Fart, idet det dog naturligvis, hvad den større eller mindre Fart angaar, kommer an paa Taagebankens Retning og Afstand.

Resultatet af Dommen blev altsaa, at begge Skibe kendtes skyldige i Sammenstødet, „Bernard Hall“ fordi den havde haft for stærk Fart, „Holyrood“ fordi den ikke, da den hørte Taagesignalet foran for tværs, stoppede sin Maskine.

Søulykke-Statistiken.

Den aarlige statistiske Oversigt over Søulykker for danske Skibe og for fremmede Skibe i danske Farvande er udkommet i disse Dage. Den omhandler Aaret 1900, er offentliggjort af Indenrigsministeriet og udarbejdet ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i Kjøbenhavn.

For de danske Skibes Vedkommende har det samlede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i 1900 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 144, deraf 90 Sejlskibe og 54 Dampskibe; Antallet af Søulykker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør eller Søforklaring, var 34, deraf 31 Sejlskibe og 3 Dampskibe. Af fremmede Skibe er der overgaaet 89 Ulykker i danske Farvande i 1900.

For de danske Skibe fordeler Ulykkerne sig saaledes:

Sejlskibe.

Stranding (med Forlis) 32, Grundstødning 34, Kænt-ring 1, Sprungen læk i Spøen 5, Forladt synkefærdig 5, Forskellig Søskade 4, Kollision 17, Kondemnation efter Søskade 4, Ildsvaade 1, Bortbleven 8, Over Bord falden m. m. 10, ialt 121.

Dampskibe.

Stranding (med Forlis) 3, Grundstødning 16, Forskellig Søskade 5, Kollision 28, Ildsvaade 2, Over Bord falden m. m. 3, ialt 57.

Ved de for disse Skibe indtrufne Ulykker omkom 96 Mennesker, hvoraf 93 i Sejlskibe, 3 i Dampskibe.

Af danske Dampskibe er forlist ialt 3 med 5,686 Reg.-Tons Brutto, de 2 med Ladning, 1 uden Ladning; deres Værdi var 1,115,000 Kr. og de var assureret for samme Beløb; de havde en Besætning af 67 Mand; ingen Mennesker omkom. Af Sejlskibe forliste ialt 53 med 9,071 Reg.-Tons Brutto, de 46 med Ladning, de 7 uden; deres Værdi var 1,027,730 Kr., og de var assureret for 912,830 Kr.; de havde en Besætning af 327 Mand, havde 4 Passagerer om Bord, og 71 Menneskeliv tabtes. Ialt forliste altsaa i 1900 af danske Skibe 56 med 14,757 Reg.-Tons Brutto og repræsenterende en Værdi af 2,142,730 Kr., assurerede for 2,027,830 Kr. 71 Mennesker omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske Kyster og i Inderfarvande indtraf i 1900 for danske Skibe 43 (5,388 Br.-Tons), for fremmede Skibe 76 (50,186 Br.-Tons), ialt 119 (55,574 Br.-Tons). Her ved omkom ialt 23 Mennesker.

Det har sin Interesse at se, hvorledes disse Strandinger m. m. fordeler sig over vore Kyststrækninger og Inderfarvande. Det viser sig da, at der paa Jyllands Vestkyst strandede 16 Skibe, paa Jyllands Østkyst 13, paa Læsø 6, paa Anholt 2, paa Fyens Nordkyst 3, paa Fyens Østkyst 4, paa Sjællands Nordkyst 5, paa Sjællands Vestkyst 6, i Smaalands-Farvandet (inkl. Grønsund) 13, paa Lollands og Falsters Sydskyst 13, paa Møens Østkyst 2, paa Sjællands Østkyst (syd fra til Amager) 6, paa Amager 11, paa Saltholm 6, paa Middelgrunden 2, paa Øresundskysten (nord fra til Kjøbenhavns Frihavn) 9, paa Bornholms Vestkyst 1, paa Bornholms Østkyst 1.

Antallet af Søulykker har i 1900 været omtrent det samme som i 1899 (267 mod 263), men noget mindre end i 1898 (335). Denne Nedgang skyldes formentlig de først nævnte to Aars heldigere Forhold; i danske Farvande er Antallet af Søulykker i disse to Aar paa Grund af forholdsvis gunstigere Vind- og Vejrforhold gaaet ned til 119 og 102 i 1900 og 1899 mod 188 i 1898.

Den foreliggende Statistik har sine Forgængeres Mangel: ikke at give tilstrækkelig mange og fyldige Oplysninger om Aarsagerne til Søulykkerne. Det forekommer os dog, at Manglen næppe fremtræder i saa stort Omfang som i de foregaaende Aar.

Statsbanernes Godstakster.

I „Ingeniøren“ finder vi i en Artikel af Hr. Ingeniør Fr. Johannsen følgende fornuftige Udtalelser om Dampfærgernes Godstakster og den urimelige Konkurrence, der ved dem paaføres den indenrigske Skibsfart. Ud-hævelserne er foretagne af os.

Dampfærgerne over vore Sundsteder foraarsager selvfølgelig store Driftsudgifter, der paa langt nær ikke faas ind gennem Betalingen for deres Benyttelse, særlig ikke for Godstrafiken, idet Taksterne for Overførsel af Gods i hele Vognladninger er forbavsende lave. Slaar man efter i Statsbanernes Godstakster, finder man, at en Vognladning paa 10 Tons efter Takstklasse 5 (Middelklasse, grove Varer, Tømmer, Mursten m. m.) koster fra

Kjøbenhavn til Strib 51 Kr., til Fredericia 53 Kr., altsaa en Differens for Benyttelsen af Færgerne af 2 Kr. pr. Vognladning. Betalingen for Helsingør—Helsingborg Færger, beregnet paa samme Maade, er 3 Kr. pr. Vognladning for Gods til Kjøbenhavn, for Korsør—Nyborg Færger 7 Kr., medens den for Masnedø—Orehoved Færger er lig 0; Fragten af en Vognladning fra Kjøbenhavn efter Takstklasse 5 er 38 Kr., ligegyldig om det er til Orehoved eller til Masnedø. Naar man nu betænker, at de enkeltsporede Færger, der bruges ved de fleste Overfarter, kun rummer 6 Vogne, saa ser man altsaa, at en Ekstratur af disse Færger f. Eks. over Lille Bælt kun giver Statsbanerne en Indtægt af 12 Kr., og det endda kun, hvis der ikke er tomme Returvogne.

Der vil nu selvfølgelig blive indvendt, at dette Billede er ganske misvisende, det er ikke Indtægten af selve Færgerne, der maa regnes med, det er Forøgelsen i Indtægt paa hele Strækningen Landet igennem, der kommer Banerne til Gode. Hvis Færgeforbindelsen ikke var der, saa vilde man overhovedet ikke have en Fragt, som man nu har, f. Eks. med Tømmer fra Sverrig til Jylland eller med tyske Industriprodukter over Jylland, Fyen og Sjælland. Disse Varer vilde, hvis man ikke havde Færgerne, gaa til Søs. Imidlertid er man derved ude i Betragtninger, hvor man ganske mangler fast Grund under Fødderne. Den simple, naturlige Beregning maa dog i første Række være, at den Betaling, der kræves af Transporten over Færgestedet, nogenlunde maa svare til Udgifterne derved, ganske bortset fra, at det var ønskeligt at tjene noget f. Eks. til Forrentning. Selvfølgelig kan det forsvares af nationaløkonomiske Hensyn og højere Hensyn at udføre en saadan Transport imod en Takst, der er billigere end Udgiften derved, men Bedømmelsen af et saadant Forhold er overordentlig vanskelig, der melder sig straks mange Grunde, der taler imod. F. Eks. kunde man sige, at Færgerne med deres billige Takster ødelægger den nationale mindre Skibsfart, der faktisk frister en sørgelig Tilværelse, medens den efter Landets geografiske Beskaffenhed skulde florere. Hvis den mindre Skibsfart ikke kan bestaa i Konkurrencen med de moderne Transportmidler, maa man finde sig deri, men her er det Staten, som med Tab for sig selv frembringer Konkurrencen. Dertil kommer, at de Varer, for hvilke Transporten lettes saa overordentlig meget, i høj Grad er udenlandske Varer, saaledes alle Slags tyske Industriprodukter, der indføres over Grænsen ved Vamdrup, svenske Trævarer, der indføres over Helsingborg og Malmø, og for at nævne et særlig uheldigt Eksempel: svenske Mursten, der kan indføres toldfrit og med en Fragttællelse, der gør de svenske Teglværker ligestillede med sjællandske Teglværker.

Det synes for Indsenderen heraf, som om det var naturligt at forøge Taksterne for Færgeforbindelserne endog betydeligt.

Maanedsbefragtere og Skibsførere.

„Nord. Skibsrederforenings Cirkulære“ skriver:

At være Fører af et Skib, der er maanedsbefragtet, er ikke altid noget behageligt Hverv, navnlig ikke, naar Befragtingen viser sig at være en daarlig Spekulation for Maanedsbefragteren. Det gaar da ofte ud over Kaptajnen: han fremmer ikke Lastning og Losning med tilbørlig Hurtighed, han gaar for langsomt med sit Skib, er for flot med at engagere Lods, lader Maskinen bruge for mange Kul, sørger ikke for at benytte Tidevandet rigtigt (som om han var Herre over dette), sætter

ikke Skibet ofte nok i Dok for at renses i Bunden o. s. v. Mange Skibsførere har været udsat for den Slags Beskyldninger, som de imidlertid selvfølgelig kan tage med Ro, naar de har gjort deres Pligt. Værre bliver det, naar der fremsættes ærerørige Beskyldninger mod Kaptajnerne, saaledes som det desværre af og til ogsaa hænder; at Følgerne imidlertid da kan blive værst for Injurianten, viser følgende Sag, som Foreningen har haft en Del med at gøre.

Et norsk Dampskib var bortfragtet under sædvanligt Maanedscerteparti til et engelsk Firma. I lang Tid gik alt glat og godt, men efterhaanden begyndte Befragterne at klage over Kaptajnen, og Misfornøjelsen kulminerede efter en Rejse med Trælast fra Archangel til Hull. Skønt Skibet havde taget en saa stor Dækslast, som det overhovedet kunde forsvares at tage, erklærede Befragterne, at Skibet kun var halvt lastet. Det var ogsaa galt med det Kvantum Kul, som Kaptajnen havde taget om Bord i Archangel; endvidere klagede de over, at han havde taget Lods i den norske Skærgaard, og aldeles uforsvarligt var det, paastod de, at han ikke gik direkte op ad Revieret til Goole, hvilket dels var paa Grund af Tidevandet, og dels fordi det var nødvendigt at engagere Slæbebaad paa det sidste Stykke fra Hull Pier. Befragteren havde gentagne Gange forlangt, at Kaptajnen skulde afskediges og en anden Fører sendes over, men Rederen havde vægret sig herved. Kaptajnen havde været i hans Tjeneste i 20 Aar og havde udfyldt sin Post til hans fulde Tilfredshed; paa hans Karakter og Sømandsdygtighed havde der aldrig været noget at udsætte. For et Par Aar siden havde han reddet Passagerer og Besætning, ialt 150 Personer, fra et engelsk Dampskib, hvorfor han havde modtaget en Erkendlighedsgave tilligemed en anerkendende Skrivelse fra den britiske Regering. Om denne Kaptajn tillod Befragterne sig nu at telegrafere til Rederen, at han var most inefficent og ruinous, og at han uopholdelig maatte remplaceres af en anden Fører. Da Rederen frygtede for, at en fortsat Nægtelse af at opfylde denne Fordring vilde give Anledning til stadig Uenighed med Befragteren, fandt han sluttelig af forretningsmæssige Hensyn at burde give efter og midlertidig sætte en anden Fører om Bord. Kaptajnen fandt sig imidlertid fornærmet ved Befragternes Udtalelser og anlagde Sag imod dem, fornemmelig for at rense sig mod de Beskyldninger, der var fremsatte mod ham. For Befragterne blev Processen en ynkelig Fiasko; det viste sig, da det kom til Stykket, at de i Virkeligheden ikke havde anden alvorlig Beskyldning at fremsætte mod Kaptajnen, end at han ikke havde besvaret deres Telegrammer hurtig nok og at de ikke havde faaet omgaaende Svar paa nogle Breve — og det fandt de altsaa tilstrækkeligt til at kalde en hæderlig, veltjent og erfaren Kaptajn for uduelig og ruinerende! Dommeren sagde med Rette, at de lige saa godt kunde kalde en Kaptajn uduelig, fordi han maaske ikke snød sin Næse paa rette Maade. Det endte med, at de maatte tage alle deres Beskyldninger tilbage, betale Kaptajnen £ 75 i Erstatning og desuden udrede Omkostningerne, som beløb sig til adskillige Hundrede Pund. Retsforhandlingerne i Sagen har været udførlig refereret i engelske, lokale Blade.

Vi har fundet at burde omtale denne Sag, fordi den forhaabentlig vil tjene til Advarsel for ligesindede Befragtere, af hvilke der dog heldigvis ikke er mange.

I denne Forbindelse kan der være Grund til at gøre opmærksom paa, at en Maanedsbefragter efter et almindeligt Government form timecharter ingenlunde har nogen Ret til uden videre at forlange en Skibsfører fjernet. Den herhen hørende Klausul lyder gerne saaledes:

Should the Charterers be dissatisfied with the conduct of the Captain, or any of his Officers or Engineers, the Owners shall, on being advised of such, fully investigate the matter,

and, if necessary, make a change in the appointments.

Det er altsaa Rederens Pligt at anstille Undersøgelser, naar Klager fremkommer; hvis han derefter finder det nødvendigt, vil han naturligvis imødekomme Befragterens Ønske, men er der Strid om, hvorvidt det er nødvendigt eller ej at ansætte andre Officerer, maa dette Spørgsmaal som alle andre Stridsspørgsmaal under Maa-nedscertepartier afgøres ved Voldgift.

Fragtmarkedet.

Atter er der forløben en Uge, som ikke har bragt den ringeste Bedring i Forholdene paa Fragtmarkedet, og saaledes som Sagerne nu ligger, er der heller ikke nogen Udsigt til, at der skal indtræde nogen Forandring til det bedre for det første. Overalt er Aarsagen til Misèren den samme, nemlig den, at der er al for megen Tonnage til det nuværende Begær, men hvornaar og hvorledes kommer der da Balance i Tingene? Ja, det er netop Spørgsmaalet; selvfølgelig vilde det jo være heldigst, om Begæret tog til, men da Udsigterne i den Retning desværre i Øjeblikket nærmest er lig Nul, bliver der kun Oplægning tilbage. Imidlertid har Praksis vist, at Rederne hellere lader deres Baade løbe med Tab fremfor at ligge stille, og netop nu i Foraarsstiden slippes Tonnagen for Alvor løs. Her hjemme er der kun et Par enkelte Fragtdampere oplagte, omendskønt Markedet ikke er en Smule bedre end det var i Vinter, navnlig ikke for Nord- og Østersøens Vedkommende, hvor jo en saa overvejende Del af den danske Tonnage er beskæftiget, og at søge ud af disse Markeder vil ikke kunne hjælpe, da det er næsten lige daarligt alle Vegne. Amerika gav forrige Uge ligesom et Tilløb til en lille Bedring, men er atter saa daarlig som nogensinde; La Plata er ligeledes lavere med stor Knaphed paa Laster, og hvor man i det hele taget ser hen, øjnes slet ingen Lyspunkter.

Det østlige Marked viser en nedadgaende Tendens, idet Ordre fremkommer mere sparsomt. Fra Rispladserne opnaas højst 20/ O/C. 18/9 Middelhavet, og fra Calcutta er sidst sluttet til 18/6 én, 19/3 to Havne U. K. eller Kont. for prompt, men pr. Maj kan antagelig betinges lidt mere. Bombay betaler pr. Maj/Juni 13/ à 13/3 til udsøgt Havn, 6 d. ekstra to Havne. For Palme-kærner fra Madras Kysten pr. Maj er sidst betalt 20/6 til Marseille. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede.

Sortehavet, Azoff etc. har for de russiske Pladser Vedkommende ikke fragtet meget paa Grund af Paaskehelligdagene, og det er derfor muligt, at der nu, da de er forbi, vil blive lidt bedre Efterspørgsel. Sidst betalte Rater fra Odessa til udsøgt Havn pr. Maj er 7/6 à 8/3 og fra Novorossisk kan faas 7/9 til Rotterdam. Azoff stille paa Basis af 9/6 N. C. pr. Maj. Donauen har fragtet livligt til 9/6 à 10/ til udsøgt Havn for prompt, og fra Sulina varierer Raten for samme Termin fra 9/ à 9/9 N. C., 6 d. ekstra for Hamburg, alt efter Størrelse og Position. For Salt fra Eupatoria til Riga, Libau eller Petersborg kan faas c. 11/ pr. Ton, og for Erts fra Poti er sidst betalt 10/9 til Rotterdam pr. Juni.

Middelhavet har fragtet efter en meget moderat Maalestok, og Raterne lader fremdeles meget tilbage at ønske. For Erts er der med „free dispatch“ sidst betalt 7/3 Ergasteria/Antwerpen, 5/ à 5/3 Elba/Cardiff, 5/9 à 6/ Elba/Glasgow 7/ Limiona/Barrow, 6/3 Skyros/Swansea, 5/10 Almeria/Glasgow. Fra Sfax noteres for Fosfat 8/3 til Rotterdam, 9/ Gøteborg, og fra Bona 6/4½ til Rotterdam. Espartofragterne er uforandrede paa Basis af 13/ fra Bona til Leith eller Boness. For Oljekager fra Marseille til Leith noteres 9/ pr. Ton. Alexandria er yderst flov,

og en prompt Baad er for nylig sluttet til 6/6 for Bomuldsfrø til Hull. Bilbao er nærmest uforandret paa Basis af 3/10½ Cardiff, 4/10½ Middlesbro, 5/ Stockton.

Nordamerika er helt igennem daarlig, baade hvad Rater og Antal af Laster angaar. Korn- og Bomulds-ladninger findes slet ikke. Fosfaterne er saa usle, at der næsten intet sluttet. Sidst betalte Rate er 11/6 Port Royal/Belfast, og for Kul 8/6 Virginia/Marseille. Paa Netto Charter kan pr. Maj faas 9/ U. K. eller Kont., Option 10/ én dansk Havn, 10/6 to Havne. Tømmer-fragterne fra Golfen er stadig slette; der bydes kun 75/ à 77/6 pr. Maj/Juni til Englands Østkyst fra Pensacola etc., og fra Sapelo er der sluttet til 70/ én, 72/6 to Havne pr. Juli. Fra de kanadiske Pladser er Begæret efter Tonnage for Brædder heller ikke stort; der betinges fra St. John 35/ à 36/3 til Englands Vestkyst, og fra Montreal er betalt 37/6 til Sharpness pr. Juni/Juli. Argentina Markedet er stadig meget deprimeret, og usle som Raterne iforvejen var, er de igen lavere. Fra San Lorenzo Grænsen er sidst sluttet til 12/3 for prompt til U. K. eller Kont., 13/6 à 14/6 pr. Maj/Juni/Juli, og fra Buenos Ayres til 8/6 for prompt. Fra Bahia Blanca kan faas 11/ for Maj Lastning.

Østersøen har ingen Bedring at opvise, men da Genaabningen af en stor Del Pladser jo nu er meget nær forestaaende, vil dette forhaabentlig øve en gunstig Indflydelse paa Markedet. Fr. f. o. w. er sidst sluttet til 21/ D/B. B. Gefle og Søderhamn til Hull, 26/3 Råfsø/Cardiff, 25/ D/B. B. og Bjælker Nederkalix/Grimsby, 17/ D/B. Kronstadt/Grangemouth, Frcs. 23 Riga/Antwerpen, 21/ Sundsvall/Hull. Fra St. Petersborg noteres kun 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen, Weser, og Reval kan bruge lidt Tonnage til 10½ d. London. Der er Knaphed paa Laster fra Riga, og Raterne er lave som følger: 9 d. Havrebasis til London, Frcs. 18 pr. Ton Hør, Frcs. 7 Oljekager, Frcs. 23 D/B. Dunkirk eller Ghent, 17/6 D/B., 5/9 Sleepers Hull, Grimsby eller Grangemouth, Frcs. 27 D/B. Rouen. Fra Libau og Windau begynder Eksporten af Korn at tage af og der noteres kun 8¼ à 9 d. til London. Fra Memel kan faas Sleepers til 5/9 Grangemouth, 7/3 Ardrossan. For Erts fra Luleå er der sluttet for Rejser over Saisonen til 5/6 pr. Ton til Rotterdam, 5/7½ Antwerpen eller Dunkirk.

Kulfragterne er nærmest uforandrede; kun til La Plata er der, som Følge af de daarlige Hjemfragter, en lille Stigning at konstatere, og var endvidere Tonnage til Kronstadt, navnlig fra Østkysten, i livligt Begær, hvilket bragte Raterne til at stige lidt, men de er nu paa Retur igen. Fra Tyne eller Blyth betales nu 4/ til Kronstadt, 4/ à 4/3 Reval eller Riga, 3/7½ à 3/9 Swinemünde, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/ Pillau, 4/6 Rostock, 3/9 Aarhus, 3/6 Hamburg, 5/6 Genua, 6/3 Barcelona, 6/9 Venedig, 5/7½ Konstantinopel. Fra Firth of Forth betales 4/4½ til Kronstadt, men Raten er nu nede paa 4/ à 4/1½; desuden betinges 4/6 à 5/ til dansk Provins-havn, 3/7½ à 3/10½ Swinemünde, 4/ Neufahrwasser, 4/ Wismar, 4/1½ Gefle, 4/6 Norrkøping, 3/9 à 4/ Riga. Cardiff har atter fragtet normalt, og følgende Rater opnaas: 4/9 à 4/10½ Kronstadt, 4/9 Stockholm, 5/ Stettin, 4/6 Hamburg, 5/6 à 5/9 Genua, 7/ Barcelona, 6/9 Venedig, 4/6 à 4/9 Malta, 5/7½ Port Said, 9/3 Colombo, 6/9 Tenerife, 14/ River Plate, 16/ à 16/6 Kapstaden.

Benyttelsen af Petroleumsmotorer i Fiskerifartøjer.

Vi har fra Esbjerg modtaget følgende:

Allerede i Aaret 1895 begyndte nogle i Esbjerg hjemmehørende Fiskekuttere at anskaffe Petroleumsmotorer

af staaende Konstruktion til dermed at trække Spil til Indhivning af Vaad, og Forsøget var trods enkelte Mangler dog saa vellykket, at man senere hen ogsaa gik over til at anvende Motoren til dermed at drive Skibet frem ved Hjælp af almindelige Skruepropeller, i Begyndelsen uden Omstyring (reversing gear), senere ved et eget Omstyringsapparat saa at de ogsaa kunde „bakke“, og hvis Hovedprincip er en Forbindelse af koniske Tandhjul, samt i den seneste Tid for større Motorers Vedkommende ved Drivskruer med bevægelige Skrueblade af System „Weyhe“, som kun har 2 Blade, som kan stilles i langskibs Retning, naar man ønsker at benytte Skibskraft alene.

De første Drivskruer var forsynede med en lang Skrueaksel, der gik gennem et Stævnrør (stern-tube) paa almindelig Maade, som det ses i Dampskibene, men senere opkom ogsaa den saakaldte aftagelige Hængeskrue, der hovedsagelig anvendes for ældre Fartøjer, hvor Motoren anvendes i Nødsfald (som Hjælpekraft), og bestaaende af en Skruer paa en kort Aksel, hængende ud over Skibets Hæk i en Jærnramme, saa den kan anbringes uden Ombygning af Stævnen, og, naar den ikke bruges, kun ved at løsne en Møttrik kan løftes op af Vandet og om ønskes svinges ind paa Dækket. Skruen drives af en Cyklekæde fra den korte Skrueaksel op til én under eller over Dækket og ud gennem Skibets Hækside gaaende Hovedaksel, der igen trækkes fra Motorens Kædeskive.

Imidlertid har det allerede nu i Praksis vist sig, at den gamle Maade at anbringe Skruen paa, gennem et Stævnrør saa lavt i Fartøjet som muligt, er langt at foretrække, selv om Indlægningen er noget dyrere for ældre Fartøjers Vedkommende.

Nu benyttes Motoren foruden til Vaadspil og Drivkraft ogsaa til Ankerspil og Lossespil.

Skibsmotorerne var fra først af, som allerede nævnt, af staaende Konstruktioner og havde kun enkelt Cylinder.

Senere leveredes de, hvor Pladsen efter Bredden (tværskibs) tillod det, i liggende Konstruktioner, — der jo har sine Fordele fremfor de staaende —, men de var dog alle med enkelt Cylinder. Nu bygges der ogsaa staaende Skibs- og Baademotorer med to Cylindre, der jo har en blødere Gang og tager mindre Plads i Højden end enkelt Cylinder af samme Hestekraft, og egner sig særlig for saadanne Skibe, som har god Plads i Højde og Længde, men ringe Plads at afse i tværskibs Retning. Hvor man derimod har ringe Plads i Højden og i langskibs Retning, men bedre Plads i tværskibs, vil den liggende Motor egne sig bedst.

Det er ganske utvivlsomt og forøvrigt fastslaaet efter mange praktiske Erfaringer, at Fartøjer udrustede paa denne Maade har Fremtiden for sig, idet en Mand ved Roret baade kan manøvrere Fartøjet og Motoren samtidig. Især er det heldigst, naar Motoren har Frikationskobling, saa at den kan gaa uden at Skruen arbejder.

Det samme kan være Tilfældet med Vaadspillet eller Ankerspillet paa Dækket. I Forhold til Anvendelsen af Dampmaskiner maa det fremhæves, at Petroleumsmotorerne tager mindre Plads, sammenlignet ved samme Hestekraft, og kræver ingen særlig Pasning af særlig Maskinmester eller Fyrbøder, ligesom Anskaffelsesomkostningerne er betydelig mindre for en Motorbaad end for en tilsvarende Damper, og Driftsomkostningerne er betydelig mindre end for en saadan af samme Størrelse.

I Firmaet C. Møllerups Maskinfabrik i Esbjerg fabrikeres som Specialitet alle Typer og Størrelser af Baadmotorer, og det har netop i denne Branche vundet en betydelig Fremgang, saa at det endog staar i Korrespondance med Udlandet, og det kan vel nok for en Del tilskrives dette Firma, naar man paa dette Omraade i Esbjerg er forud for England, idet det først nu nævnes i engelske Blade som en Begivenhed, at man i Fiskerbyen „Lowestoft“ netop nu har gjort Forsøg med Anskaffelse af Motor i en Fiskekutter „The Pioneer“ ved

at anbringe en amerikansk Baadmotor „The Globe“ som Hjælpekraft for Sejlene. For eventuelt interesserede kunde det maaske have Interesse, at det nævnte Firma stadig har sin Motorbaad liggende klar for sine Gæster, af hvilke der indfinder sig nogle næsten daglig.

Det synes altsaa, som om Danmark i denne Retning hævder en ganske smuk Plads blandt Nationerne.

L. J. Hoffmeyer,
Ingeniør.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 37/1902, afsagt d. 2. April 1902.

En Fyrbøder, der var forhyret med Dampskibet „Nicolai II“ for en Rejse over Stettin til Amerika o. v., udeblev efter Landlov her i Byen, efter Sigende fordi han var blevet beruset. Paa det givne Tidspunkt skyldte han lidt over 14 Kr. til Skibet. Dømt i Henhold til Sølovens § 300 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. 39/1902, afsagt d. 15. April 1902.

Det offentlige mod Fyrbøder Carl Gustav Vilhelm Emil Christensen.

Christensen var om Bord paa Dampskibet „Florida“, medens det i Marts d. A. laa under Losning i Aarhus. Den 19de om Aftenen fik han Landlov, men skulde være om Bord næste Morgen; han kom dog først ved Middagstid i beruset Tilstand og lagde sig til Køjs, hvor han blev liggende hele Dagen; ved Syvtiden om Aftenen gik han uden Tilladelse i Land og kom om Bord ved Ellevetiden. Den 21de blev han liggende og sagde til Maskinmesteren, at han var daarlig, hvad denne dog ikke troede; mellem Kl. 6 og 7 om Aftenen d. 21. Marts stod Christensen op og gik atter i Land uden Tilladelse og blev i Land til Kl. 7 Morgen d. 22. Marts. Da han derefter kom om Bord, vægrede han sig hele Dagen ved at iføre sig sit Arbejdstøj, idet han paany omtalte, at han følte sig daarlig. Da 1ste Mester bemærkede noget om, at han vel havde været fuld, svarede Christensen omtrent saaledes: „Ja, nu skal jeg sige Mester, at De er saa fuld, at man ikke kan respektere Dem“, medens han senere om 3dje Mester i fleres Paahør udtalte, at denne var saa fuld som en Pave. Han tørnede ikke til Arbejde før Skibet Kl. 10½ Aften forlod Aarhus.

Der var nu intet, der undskyldte de af Fyrbøder Christensen brugte Ytringer, og efter Lægeundersøgelse fandtes han heller ikke at have nogen Sygdom, der forhindrede ham fra at være oppe, idet han kun havde noget Lændehold og en Ømhed i højre Overarm.

Det af Tiltalte udviste Forhold fandtes nu at falde ind under Sølovens § 308 — ikke under sammes § 303 — og han fandtes under Hensyn til de begaaede grove Overtrædelser af „god Skik og Orden“ at burde anses med en Bøde til Statskassen af 200 Kr., hvorhos han skulde tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. 1/1902, afsagt d. 16. April 1902.

Skibsprovianteringshandler G. Taabel i Esbjerg mod Partrederen af Fiskekutteren „Immanuel“ af Sæby ved Fiskehandler T. C. Palle- sen, her.

Under denne Sag fremlagde Provianteringshandler Taabel en Kontrabog, hvorefter han i April, Maj og Juni 1900 havde leveret Fødevarer til Kutter Immanuel Besætning til et Beløb af 193 Kr. 47 Øre, hvorpaa der i Juni 1900 betaltes et Afdrag af 100 Kr., og hvorefter

han i April 1901 havde leveret Fødevarer til et Beløb af 58 Kr. 89 Øre. Han forlangte nu Rederiet af nævnte Kutter dømt til at betale 152 Kr. 36 Øre med Renter. Rederiet hævdede, at Folkene paa Kutteren var paa-mønstrede paa Part og selv skulde holde sig med Kost, saa at den ikke vedkom Skibet eller Rederiet.

Retten gav Rederiet Medhold. At Kontrabogen lød paa Skibet og ikke paa dets Fører, kunde ikke tillægges nogen Betydning; Føreren havde som Vidue forklaret, at det var en Aftale med Rederiet, at Besætningen skulde holde sig selv med Kost, samt at han overfor Sagsøgeren havde omtalt, at han (Føreren) skulde betale Kosten; han havde ogsaa betalt de 100 Kr. i Afdrag. Det maatte endvidere anses for almindeligt her i Landet, at Besætningen paa Fiskekuttere holdt sig selv med Kosten. Afgørende maatte det endelig blive, at Provianteringshandleren i en Skrivelse til Skipperens Hustru af 22. Maj 1901 efter Aftale med hendes Mand bad hende om at sende de 152 Kr. 36 Øre, „som han — o: Skipperen — skylder mig for Proviant“. Søløvens § 48 og 51 kunde ikke under disse Omstændigheder hjemle det af Sagsøgeren paastaaede Resultat.

Rederiet frifandtes og Sagsøgeren dømtes til at betale det Sagens Omkostninger med 19 Kr. 99 Øre.

Ugens Havarier.

Gaelo, Fiskeskonnert af Paimpol, er d. 4. ds. strandet ved Island og er Vrag. Besætningen, 25 Mand, er reddet og landsat i Lerwick.

Signe, Fiskeskonnert af Cherbourg, er strandet ved Island og er Vrag. Besætningen er reddet.

Louise Horn, Dpsk. af Slesvig, kom d. 22. ds. paa Grund ved Hou. Efter at have kastet en Del af Ladningen over Bord, kom Skibet flot med Assistance af Svitzers. Louise Horn var paa Rejsen fra England til Kiel med Kul.

Kristine E. 67, Kutter af Esbjerg, er indbragt til Hjemstedet efter Grundstødning paa Skallingen.

Hekla, norsk Dampskib, har været i Kollision med Dpsk. Dilkerá. Hekla, der var ladet med Jærnerter, sank og 7 Mand af Besætningen druknede.

Cimbria, Fiskedamper af Kjøbenhavn, har ved Flam-borough Head været i Kollision med Skonnertbrig Edne, der sank. Ednes Besætning reddedes om Bord i Cimbria og landsattes i Hull.

Rota, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Blyth i Ballast været i Kollision med Fiskedamper Reseby. Rota mistede Bogspryd og er af Damperen indbragt til Clayhole for at dokke.

Orrik, Dpsk., er nu blevet løftet og forføjet ved Africa-kajen (Hamburg), hvor den ligger til Stülcken Flydedok bliver ledig.

Emma, Slup af Wolgast, er strandet paa Thure Rev.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet Piteå, bygget for Regning Hr. H. M. Gehrckens i Hamburg, løb i Lørdags af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 223' 6" langt i Hoveddækket, 32' 10 1/2" bredt og 14' 11 1/2" dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 600 ind. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Dampfærge til De danske Statsbaner.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Peterson, afg. fra Swinemünde 24. April, best. til Riga. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Riga 27. April, best. til Ghent. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Libau 24. April. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Frederikshavn 24. April, ankom til Shields 26. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grimsby 24. April, best. til Reval. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Elisabeth 14. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Blyth 28. April. — Kamma, Løffler, ankom til Riga 28. April. — Helga, Lagesen, ank. til Boness 22. April. — Martha, Jørgensen, ank. til Gibraltar 17. April. — Elna, Møller, afgik fra Carthagena 29. April. — Therese, Christensen, afgik fra Grangemouth 24. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Novorossisk 28. April. — Dana, Nielsen, afg. fra Setubal 28. April. — Kronborg, Jeppesen, pass. Kertch 26. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Gibraltar 22. April, best. til Frederikshavn. — Niobe, Schmidt, pass. Zea 25. April, best. til Esbjerg. — Nancy, Nielsen, afgik fra Bagnara 26. April, ank. til Trapani 28. April. — Nautik, Meinertz, ank. til Limhamn 28. April. — Nordsøen, Gram, afgik fra Rufisque 22. April, bestemt til Bremen. — Nexos, Sørensen, ank. til Middlesbro 26. April. — Nora, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavns Red 26. April. — Neptun, Wintner, ankom til Lysekil 25. April. — Norma, Nielsen, afg. fra Esbjerg 28. April, best. til Bremen. — Alta, Nørby, afg. fra Middlesbro 24. April, best. til Pernau.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. fra Norfolk 12. April. — Eklipatika, Callesen, ank. til Riga 26. April. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 27. April. — Mars, Nielsen, afgik fra Warkworth 25. April.

Nordseen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, ankom til Terneuzen 27. April. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kbhvn. 29. April. — England, Andresen, ank. til Windau 24. April. — Holland, Lund, afg. fra Burntisland 29. April. — Russland, Møller, ankom til Riga 29. April.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 25. April til Tynen.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Bremerhafen 28. April, best. til Reval. — Mary, Nielsen, afgik fra Tynen 29. April, best. til Riga.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afgik fra Riga 27. April, best. til Dunkerque. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 23. April, ankom til Arbroath 28. April. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kjøbenhavn 23. April, ankom til Blyth 26. April. — Russia, Hansen, afg. fra Burntisland 23. April, ank. til Swinemünde 27. April. — Carl Hecksher, Starck, ankom til Riga 24. April.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Kjøbenhavn 26. April, ankom til Riga 29. April.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Swansea 27. April, best. til Stettin. — Caledonia, Fisker, afgik fra Swinemünde 26. April, bestemt til Riga.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Ghent 28. April, best. til Tyne. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Marseilles 28. April, best. til Kings Lynn.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ankom til Kjøbenhavn 25. April. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Colombo 26. April, best. til Gøteborg. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Santa Fee 20. April, best. til Garston. — Fredensborg, Hartmann, ank. til W. Hartlepool 27. April. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvns Red 22. April. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Bilbao 13. April, bestemt til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Methil 29. April, best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Montevideo 20. April, bestemt til Callostine. — Søborg, Fischer, ank. til Genua 22. April. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Helsingør 29. April, best. til Riga. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 19. April. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Grimsby 26. April, best. til Cronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til London 28. April. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 29. April. — Marselisborg, Andersen, ankom til Blyth 28. April. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Cardiff 26. April, best. til Cronstadt. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Swansea 22. April, bestemt til Ergasteria. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Buenos Ayres 24. April. — Vordingborg, Petersen, ankom til Kbhvn. 23. April.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 28.

April, best. til Riga. — Kallundborg, Lund, ankom til Cardiff 20. April.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Newcastle 26. April, bestemt til Königsberg. — Agnete, Jensen, afg. fra Kjøbenhavn 28. April, bestemt til Blyth. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Burntisland 26. April, ank. til Kiel 29. April. — Hermia, Sørensen, ank. til Burntisland 26. April. — Bornholm, Petersen ankom til Kiel 26. April. — Ajax, Brorson, afg. fra Kiel 24. April, ank. til Newcastle 27. April. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 26. April, best. til Kiel.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Middlesbrough 28. April. — Annam, Berentzen, afg. fra Marseilles 25. April. — Boribat, Madsen, afgik fra Gøteborg 27. April. — Sentis, Koren, afgik fra Dartmouth 25.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 22. April til Flensborg. — Enigheden, Svane, ankom 22. April til Kjøbenhavn. — Erindring, Hansen, ank. 26. April til Methil.

Cimbria. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Afrika 28. April. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Blyth 26. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Tyne 28. April.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Vejle 27. April.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 28. April. — Svend, Bønnelycke, ank. til Aalborg 27. April.

Skjaln Hvide. Skjaln Hvide, Hagedorn, ankom til Kjøbenhavn 27. April.

Myren. Anna, Moyell, ankom til London 25. April. — Clara, Jensen, ankom til Nyborg 27. April.

Sejlskibe.

Fanø. Nordby. Serapis, Laursen, ankom til Bangkok 20. April fra Port Natal. — Verdande, Nielsen, ankom til Westport 20. April fra East London. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Port Natal 22. April fra Liverpool. — Esmeralda, Pedersen, ankom til Marquesas Isl. 9. Februar fra Tahiti. — Mary José, Brinch, sejlet fra Port Elisabeth. 14. April til Sidney. — Thora, Thomsen, sejlet fra Ymuiden 22. April til Macassar, pass. Dover 25. April. — Prinsesse Marie, Lybecker, ankom til London 23. April fra Astoria. — Sørine, Andersen, pr. 2. Marts 5° N. 25° W. fra Hamburg til Mazatlan. — Wilhelmine, Lauridsen, ankom til Newcastle N. S. W. 24. April fra Port Natal. — Rosa, Brinch, ankom til Progresso 25. April fra Marseille. — Anna Agnete, Mathiasen, sejlet fra Ponta Delgade, 26. April til Antwerpen.

Fanø. Sønderho. Fides, Kristiansen, pass. 20. April Gibraltar, ank. til Marseille 24. April. — Mary, Lydom, afg. 22. April fra Charlestown til Nykjøbing S. — Martha, Nissen, ank. til Port Natal 23. April fra Port Elisabeth. — Anna, Hansen, ank. til Kings Lynn 24. April fra Frederikshald.

Rønne. Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 20. April. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 20. April. — Castor, Clausen, ank. til Holtenau 22. April. — Coureer, Jakobsen, ank. til Windau 23. April.

Svendborg. Maren Kirstine, Jensen, ank. til Christiania 20. April. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Christianssand 22. April. — Iris, Hansen, ankom til Rostock 19. April. — Dana, Rasmussen, ankom til Torquay 21. April. — Olga, Rasmussen, ankom til Padstow 21. April. — Belona, Petersen, ankom til Drammen 21. April. — Odin, Andersen, ankom til London 21. April. — Oskar, Petersen, ankom til Granton 21. April. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Guernsey 21. April. — Fylla, Rasmussen, passeret Gibraltar 14. April. — Hanne, Jørgensen, ankom til Drøbak 21. April. — Agnes, Andreasen, ankom til Boulogne 22. April. — Erik, Hoffmann, ankom til Granton 21. April. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Boness 22. April. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Yarmouth 19. April. — Doris, Hansen, ankom til Kirkaldy 22. April. — Hansine, Nielsen, ankom til Odense 23. April. — Niord, Svennevig, ankom til Dysart 23. April. — Fremad, Branth, ankom til Sunderland 23. April. — Helge, Nielsen, ankom til Odense 22. April. — Saga, Clausen, ankom til Nysted 25. April. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Masnedsund 24. April. — Ane, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 25. April. — Boline Marie, Hansen, ankom til Libau 26. April. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Inverkeithing 23. April. — Flora, Sørensen, ankom til Norrkøbing 25. April. — Hertha, Hansen, ankom til Leith 25. April. — Pallesen, Jensen, ankom til Faxe 26. April. — Ludvig, Larsen, ankom til Invernes Red 25. April. — Diana, Larsen, ankom til Boston 25. April. — Agnete, Møller, ankom til London 28. April. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Middlesborough 27. April. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Swinemünde 28. April. — Martha, Hansen, ankom til Boulogne

26. April. — Elise, Andreasen, ankom til Stettin 27. April. — Hans Emil, Hansen, ankom til Rochester 27. April. — Frej, Jensen, ankom til Stettin 26. April.

Ærø. Jørgen Olsen, Christensen, ank. 22. April til St. Nazaire. — Norden, Rasmussen, ank. 21. April til Sunderland. — Skjold, Mygind, ankom 22. April til St. Nazaire. — Alma Marie, Hansen, ank. 22. April til Ayr (Skotland). — Harris, Thorsteinson, ank. 22. April paa Kjøbenhavns Red. — Elna, Carlsen, ank. 22. April til Pillau. — Mette, Andersen, ank. 21. April til Kjøbenhavn. — Immanuel, Nielsen, ankom 21. April til Kjøbenhavn fra Nakskov. — De 3 Søskende, Rasmussen, ank. 20. April til Kjøbenhavn fra Odense. — Apollo, Albertsen, ank. 21. April til Kjøbenhavn fra Ekersund. — Mindet, Rasmussen, ank. 21. April til Kjøbenhavn fra Ekersund. — Salvador, Fabricius, ank. 24. April til Skjelskør. — Sigrid, Petersen, afg. 21. April fra Fowey til Dysart. — Ægir, Rasmussen, ank. 23. April til Rye. — Haabet, Christensen, ank. 26. April til Rørvig. — Johanne, Østermann, afg. 25. April fra Gibraltar. — Claudia, Simonsen, afg. 26. April fra Cardiff. — Astræa, Svane, afg. 24. Marts fra St. Francois til Nantes. Jørgen Olsen, Christensen, afg. 11. April fra Martinique til Nantes. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. 24. Marts fra Pointe à Pitre (Guadeloupe) til Nantes. — Marthing, Friis, ank. 26. April til Demdrum Town. — Saga, Clausen, afg. 31. Marts fra Maracaibo til Hamburg. — Prøven, Schmidt, var 1. April sejlfærdig i Maracaibo bestemt til Evropa. — Ansgar, Jørgensen, afg. 31. Marts fra Maracaibo til Evropa. — Noah, Eriksen, ank. 24. April til Uthammer pr. Figeholm, Sverrig. — Concordia, Madsen, ank. 25. April til Aberdeen. — Hydra, Albertsen, ank. til Sligo 28. April. — Smart, Christensen, ankom 28. April til Boness. — Fredensborg, Kisby, ankom 28. April til Karrebæksminde. — Alf, Hansen, ankom til Kjøbenhavn 26. April. — Elise, Petersen, afgik fra Kbhvn. til Faxe 26. April. — Debora, Rasmussen, ankom til Stubbekjøbing 27. April.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Kullagunnarstorpsgrundet. Klokketønden ved Kullagunnarstorpsgrundet er atter udlagt.

Skaane SØ-Kyst. Smygehuk SØ. Vraget, der laa 3 Kml. S. t. Ø. 1/2 Ø. fra Smygehuk Fyr, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Sandhamssundet. I Sandhamssundet er Lystønden atter udlagt.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Svenska Björn“ den 28de April 1902 afgaaet til sin Station.

Tyskland. Königsberger Rinne. Lystønden i Königsberger Rinne, der viser hvidt Fyr med Formørkelse, viser nu Lys 4 S., Mørke 4 S.

Stettiner Haff. En kullastet Pram er sunken c. 1 Kml. NV. fra Fyrskibet „Woitzig“. Om Natten vises fra dens Mast en hvid Lanterne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 15de April. En Mast 3 Fod over Vandet, ca. 8 Kml. SV. for Fyrskibet „Galopper“. 51° 36' N. Br. 1° 50' Ø. Lgd. Den 15de April. En Mast, 4 Fod over Vandet, 3 Kml. SV. for Fyrskibet „Haisbro“. 52° 56' N. Br. 1° 31' Ø. Lgd.

Den 17de April. Et drivende Vrag 2 Kml. SØ. t. Ø. fra Fyrskibet „Newarp“, der ligger paa 52° 45' N. Br. 1° 53' Ø. Lgd.

Den 18de April. Et drivende Vrag 4 Kml. VSV. fra Fyrskibet „Gunfleet“, der ligger paa 51° 46' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

Norge. Obrestad. I Juni og Juli 1902 foretages Forsøg med Obrestad Fyr, under hvilke Fyret kan være slukket nogle Minutter ad Gangen.

I 1902 forandres følgende Fyrlamper saaledes:

I Kvamsø Fyrlampe indsættes en rød Vinkel fra S. 46° Ø., V. efter til fri V. om Jonarnes.

I Bjugnskjær Fyrlampe indsættes en rød Vinkel fra c. S. 50° Ø. til den nuværende Lysgrænse S. 77° Ø., og derfra en grøn Vinkel ind over Bjugnfjorden.

Tyskland. Elben. Altona. Evert „Hertha“ er sunken lidt S. for Midten af Farvandet i Elben, tværs ud for den Ø-ligste Baake paa Altona Lededæmning. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade og skal passeres langsomt.

Jade. Fra den 22de April til den 13de Maj 1902 kan Fyrskibet „Genius Bank“ under Skydeøvelserne i Jade midlertidig være inddraget.

Holland. Zeegat van Terschelling. Boontjess. I Boontjes, mellem Stumptønde Nr. 8 og Nr. 7 med afkortet Kegle, er en Tjalk sunken i 7 Fod Vand. Da den ligger uden for Farvandet, er den ikke afmærket. 53° 4' 8" N. Br. 5° 21' 10" Ø. Lgd.

Zuiderzee. Amsteldiep. I Amsteldiep ere de to Stumptønder ved Krudtmagasinet ved Wieringen atter udlagte.

Vraget, der laa sunken i Kurslinien mellem Enkhuizen og Marken, er borttaget. 52° 33' 35" N. Br. 5° 12' 30" Ø. Lgd.

Vraget af Bugserbaaden „Time is Money“, der laa sunket NNV for „Hindeloopen“, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu 26 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-signalerne.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vraget af „Bakio“ er borttaget og Lystønden ved det inddraget.

Zeegat van Brouwershaven. Krammer. I Krammer er en Stumptønde Nr. 18a udlagt i 28 Fod Vand. 51° 39' 13" N. Br. 4° 17' 12" Ø. Lgd.

Haringvliet. Bommel. Paa Barren i Bommel er Dybden nu ved daglig Lavvande 19 Fod.

Skotland. Tay. I Tay viser Horse Shoe røde Spidstønde nu hvidt, fast Fyr. Den ligger i 25 Fod Vand, fra Fishing Lodge paa Tents Moor Point i N. 35° V., 11³/₄ Kbl. og fra Tayport lave Fyr i N. 89° Ø.

Newcome sorte Spidstønde viser nu hvidt fast Fyr. Den ligger i 35 Fod Vand, fra Broughty Færge Fyr i S. 85° V., 6¹/₂ Kbl. og fra Tayport lave Fyr i N. 48° V.

Chequer sort og hvid tærnedede Spidstønde viser nu hvidt, fast Fyr. Den ligger i 24 Fod Vand, fra East Camperdown Dock Fyr i S. 21° Ø., 5 Kbl. og fra det røde forreste Ledefyr ved Tidevandshavnen i S. 68° Ø.

Paa Baaken paa Beacon Rock er tændt et hvidt, fast Fyr. 56° 27' N. Br. 2° 57' V. Lgd.

Skotland Ø.-Kyst. Peterhead. Det grønne Fyr ved Indløbet til Peterhead N.-Havn er midlertidig slukket. 57° 30' N. Br. 1° 46' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland S.-Kyst. Fyrskibet „Daunt Rock“. Paa Fyrskibet „Daunt Rock“ er det røde, faste Fyr forandret til et rødt Blinkfyr, der hver ¹/₂ Minut viser Et-Blink, Blink 3 S., Mørke 27 S. 51° 43' N. Br. 8° 16' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Spanien N.-Kyst. Marin. Den 24. April 1902 tændes paa Molen ved Marin Havn, ca. ¹/₂ Kbl. fra Yderenden, et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 2 Kml.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Hudson River. Cocksackie East Flats og Sand Split. Cocksackie East Flats røde, faste Fyr, ¹/₂ Kml. neden for Cocksackie Fyr, og Sand Spit røde, faste Fyr, 1 Kml. N. for Stuyvesant Fyr, ere bortrevne af Isen. Begge Fyr skulle snarest muligt tændes igen.

Delaware River. Cherry Island Flats. Penn Grove Lower røde Spirtønde Nr. 2 og Cherry Island Flats sorte Spirtønde Nr. 3, tæt ved Grundens øvre Ende, ere midlertidig inddragne for Fiskeriet.

Virginia. Metomkin Inlet. I Metomkin Inlet er den sort og hvid lodret stribede Stumptønde, Ydertønden, som angiver det dybeste Vand, flyttet og ligger nu i 23 Fod Vand, fra Wachapreague Redningsstation i N. 27° Ø. og fra Metomkin Redningsstation i S. 49° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Apalachicola Bay. West Pass. En sort Stumptønde Nr. 0, Northwest Entrance Tønde, er i 12 Fod Vand, Lavvande, udlagt fra St. Vincent Island højre Kant i S. 58¹/₂° V. og fra Cape St. George Fyr i N. 78¹/₂° V. Man skal holde Tønden 50 Alen om Bagbord.

En rød Spidstønde Nr. 2, Southeast Entrance Tønde, er i 13 Fod Vand, Lavvande, udlagt fra St. Vincent Island højre Kant i S. 57° V. og fra Cape St. George Fyr i N. 81° V. Man skal holde Tønden 50 Alen om Styrbord.

Cuba N.-Kyst. Port Cabanas. Fyret paa Frias Hill, V.-Siden af Indløbet til Port Cabanas, staar paa Toppen af Højen, 3 Kbl. V. for Pescadores Point.

Haiti N.-Kyst. Cape Viejo Frances. Omtrent 4 Kml. N. for Cape Viejo Frances er der grundt, saa at det bryder. Kysten ligger ca. 4 Kml. N.-ligere end angiven i H. O. Kort Nr. 946 og er ikke rigtig angiven i Kortet.

Porto Rico. Ponce. Cayito Reef og Las Gatas Shoal. En sort Stumptønde Nr. 3 er i 19 Fod Vand udlagt ved NØ-

Enden af Cayito Reef, fra Cardona Island Fyr i N. 12° Ø., og fra Las Gatas Island højre Kant i N. 65° V.

En rød Spidstønde Nr. 4 er i 7 Fv. Vand udlagt paa V.-Kanten af Grundten ud for Las Gatas Island, fra Cardona Island Fyr i N. 66° Ø. og fra Havnekontoret i S. 4° V.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Februar 1902 i 23 Dage passeres med et Dybgaaende af 12¹/₂ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Savona. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Molen til højre for Indløbet til Savona Havn er ikke for-merket over Tværmolen, som er under Forlængelse. En rød Tønde er udlagt paa hver Side af Forlængelsens Yderende.

Korsika S. Lavezzi. I 1902 tændes paa Baaken paa Lavezzi et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 10 à 15 Sek. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: 8¹/₂ Kml.

Italien Ø.-Kyst. Porto di Fano. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Forlængelsen af Porto di Fano Ø.-Mole flyttes den 18. April 1902 til Yderenden af V.-Molens Forlængelse, som er under Arbejde.

Italien. Venedig. Skibe med et Dybgaaende af 25¹/₂ Fod kunne gaa fra Malamocco til Venedig ad den store Kanal. Kun ved Knækket ved Puntarola ved Udløbet fra Kanal Orfano i den store Kanal er der nogen Vanskelighed for lange Skibe.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverig. — Rio de Janeiro er erklæret pestfri.

Brasilien. — I Pernambuco er der den 2. April forefaldet 22 Tilfælde af Pest.

Argentina. — I Buenos Aires er der den 18. April forefaldet 15 Tilfælde af Pest.

Tyrkiet. — Overfor Ægypten er erklæret 5 Dages Karantæne.

Fabrik for Bundmaling

til Jærn- og Træskibe & Baade.

Indregistreret



Varemærke.

Anerkendt dansk Fabrikat.
ANBEFALET AF FORLOGSVÆRFETET.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Aalborg
Brøndums

Akvavitter.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod; i en Rende i Fyrlinien over Barren er dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 20 Fod, og det forsøges at uddybe yderligere til 22 Fod. 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 Fløjetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Fir-maertil faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering ufor-nøden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havneus ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns-siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks- penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller læ-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller læ-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-derefter ind-føres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods-es, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejl-skibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet approberede 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 #, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonnie.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12 $\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12 $\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2 $\frac{1}{2}$ & 3 Kr. pr. Mand	
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg.-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg.-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 $\frac{1}{2}$ & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 & 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger 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.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. April 1902.

Dampskibe Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	88	87 ³ / ₄	88
Danmark		68 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂
Norden	98 ¹ / ₄ 98	97 ¹ / ₄	98
Kjøbenhavn		88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
Carl		38 ¹ / ₄	39
Dannebrog	81 ³ / ₄ 82	81 ³ / ₄	82
Skjold		53 ¹ / ₂	54
Urania		43 ¹ / ₄	44 ¹ / ₂
Union		88 ¹ / ₂	89
Dampsk. af 1896	81 ¹ / ₂	81	81 ³ / ₄
Østasiatiske	97 ¹ / ₂ ³ / ₄	97 ¹ / ₂	97 ³ / ₄
Østersøen	101	100 ¹ / ₂	101
Nordsøen		48	50
Torm		—	—
Vesterhavet		100	105
Gorm		90	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		93	95
Dampskibe Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	102
5% — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		88 ¹ / ₂	89
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		91	91 ¹ / ₄
4% — — 2. Serie ..	96 ¹ / ₂ ³ / ₄	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4% — — 1. — ..		98 ³ / ₄	99
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
4% — — 7 —	96 ³ / ₄ ¹ / ₂	96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 —		91	92
Aktier.			
Nationalbank		142 ¹ / ₂	144
Privatbank		119 ¹ / ₄	119 ³ / ₄
Landmandsbank	126	125 ³ / ₄	126 ¹ / ₄
Handelsbank	119 ³ / ₄	119 ³ / ₄	120
Grundejerbank	105	104 ³ / ₄	105
Burm. & Wain		81	81 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		93	94 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	109 ¹ / ₂	109 ¹ / ₂	109 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	105	105	105 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 29. April 1902.

	Åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.21	18.18
Paris	72.55	—
Amsterdam	140.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. April 1902.

Russiske Noter	216.00
4% Russiske Consols	—
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.90
5% Mexikanske 1899	100.80
5% Rumænske Stats	96.40
4% — — 1890	82.50

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

Forenede Dampskibsselskab 4,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 6,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 14,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg, anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser. Reparation udføres omhyggeligt.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Joh. Føns's

Skibsproviantering Nyborg, anbefales Foreningens Medlemmer. Prima Varer, Billige Priser.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens, anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn. Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Anders Nielsens Fedevarerforretning, Fredericiagade 27.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

NEXØ TØRDOK,

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

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejrs-gang? Vove hele Verden,



fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faa ssaavel i fast som flydende Consistens hos alle Iseknæm- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde **solidt og billigt.**

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.
Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphaas.

Kjøbenhavns elektr.
Dampvaskeri
anbefales.

Kemisk Tøjrensning.
Hurtigste Ekspedition.
30, Hauserplads 30.
L. Petersen.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg, lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Telf. 863.

Telf. 863.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jern & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og ulmodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN**, Colbjørnsensgade 12.
Telefon No. 26574. * Kjøbenhavn B.
(NB. Tidligere: Helgolandsgade 2.)

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.

Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

De Smithske Jærnstøberier og
Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde
her paa Pladsen.

R. CRAGGS & SONS,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagskyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Eneste ekelsterende Margarinekvalliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør, og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 1. Maj 1902. — Sammenstød i Taage. — Søulykke-Statistiken. — Statsbanernes Godstakster. — Maanedsbefragtere og Skibsførere. — Fragtmarkedet. — Benyttelsen af Petroleumsmotorer i Fiskerifartøjer. — Sø- og Handelsretsdomme. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

H. Steensen^s

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, ligesom alle Slags Metallegninger.

Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 19.

Kjøbenhavn, Torsdag den 8. Maj 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.)

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening,
Repræsenteret ved
S. L A U B.
St. Kongensgade 24.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877. **Telefon 1027.**



Lord Kelvins
(Sir William Thomson)
originale
Kompasser,
komplet.
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
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 Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNENDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Helsingør.

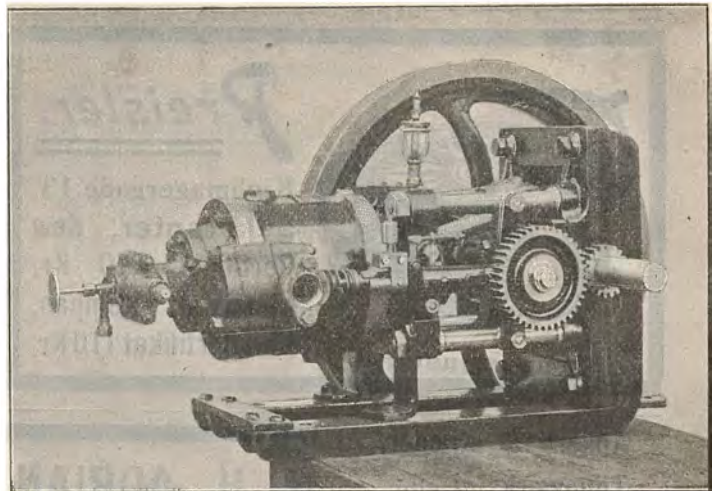


Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongsvej 177. Telefon 2502.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdsevne, simple Konstruktion, lille Petroleumforbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra $1\frac{1}{2}$ —12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensen's Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte
SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Aalborg, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine }

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmelster &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Kjøbenhavn, d. 8. Maj 1902.

Den af De samvirkende Fagforbund bebudede yderligere Arbejdsstandsning traadte i Kraft Onsdag Aften i afvigte Uge og omfatter samtlige under Forbundene hørende Sømænd og Havnearbejdere. Dens Virkning har imidlertid været yderst ringe og Dampskibsrederierne har været i Stand til at opretholde Skibsfarten uden synderlig Indskrænkning eller Forstyrrelse. Dette ligger dels i, at der fra Udlandet stadig ankommer et betydeligt Antal Matroser og Havnearbejdere, dels i, at talrige danske Folk er traadt i de strejkes Sted. Hvad der imidlertid har ganske særlig Interesse, er at Fagforbundenes Ordre om at standse Arbejdet af flere af de enkelte Forbund ikke er blevet efterkommet, saaledes i Esbjerg, hvor man rent ud nægtede at parere Ordren, og her i Kjøbenhavn, hvor Toldbodens Arbejdere fortsætter Arbejdet, vistnok med Overledelsens stiltiende Samtykke. I Frihavnen har derimod de faste Arbejdere nedlagt Arbejdet, skønt øjensynligt meget nødtigt. Den nærmeste Følge af, at Ordren fra Hovedledelsen saaledes ikke er bleven fulgt, maatte være de vedkommende Foreningers Eksklusion af den fælles Organisation. Men under de foreliggende Forhold maatte denne Eksklusion have et Omfang, der vilde gøre den ensbetydende med Fagforbundenes Sprængning; der vilde da rimeligvis dannes saadanne uafhængige Havnearbejderforbund, som allerede findes i flere af vore Provinsbyer. Sikkert tør man derfor ikke foretage nogen Eksklusion, og Strejken kommer ikke til at virke i det tilsigtede Omfang.

Som Situationen er i Øjeblikket, betegner Strejken faktisk et tabt Slag for de strejkende. Rederne har kunnet fortsætte Arbejdet og de raader for hver Dag, der gaar, over et større Antal Arbejdere, der gaar i Tjeneste paa de af Rederne fastsatte Vilkaar. Fagforeningerne er derimod faktisk sprængt paa Spørgsmaalet om Strejkens Udvidelse. Fortsættes denne, uden at ny Momenter kommer til, vil den dø hen af sig selv, og Resultatet vil være, at Fagforeningerne har lidt betydelige materielle Tab og deres hele Position et føleligt Knæk. De ny Momenter, der kan tænkes at komme til, er en Udvidelse af Strejken til andre Fag og en Indgriben i Striden fra Arbejdsgiver-Foreningens Side ved at denne dekretterer Lock-out i et eller flere Fag. Hvorledes Situationen da vil udvikle sig, er ikke godt at sige. Men vi tvivler om, at nogen af de to Hovedorganisationer har Lyst til paa det foreliggende Grundlag at gaa til en omfattende Konflikt. Og vi tvivler navnlig om, at Resultatet af en saadan vilde paavirke det Faktum, at Dampskibsrederne har indtaget en Stilling, som de har vist sig i Stand til at hævde, og som de derfor ikke opgiver.

I Dagspressen fremkommer vedblivende Forlydender om, at Dampskibsrederi-Foreningen er optaget i den britiske Shipping Federation, og at dette er Grunden til, at de danske Redere nu under Strejken faar saa mange Fyrbødere og Matroser til deres Skibe fra England. Vi skal i denne Anledning oplyse, at Shipping Federation overhovedet ikke „optager“ udenlandske Foreninger som Medlemmer; i hvert Fald har den ikke gjort det hidtil. Noget andet er, at den ved forefaldende Lejligheder samarbejder med lignende Organisationer, hvad f. Eks. fandt Sted for nogle Aar siden under Strejken i Antwerpens Havn, og at den sikkert gerne træffer faste Overenskomster om Samarbejde, naar saadant anses for ønskeligt. Uden Tvivl støtter Shipping Federation for Tiden virksomt de danske Redere, uden derfor at have optaget disses Organisation som Medlem eller at paatænke at gøre dette.

Efter at ovenstaaende er skrevet, kom i Mandags Aftes Efterretningen om, at De samvirkende Fagforbund har hævet Strejken, idet deres Repræsentantskab har vedtaget følgende Beslutning:

„Da de Forudsætninger, hvorunder De samvirkende Fagforbund tog sin Beslutning af 26 April d. A., maa anses for at være bristede, og da en Fortsættelse af Kampen under de foreliggende Forhold kun kan medføre en yderligere Lammelse af Erhvervslivet og bringe de paagældende Arbejdere Tab og Skade uden Udsigt til Resultat indenfor en rimelig Tid vedtager Repræsentantskabet at hæve saavel Søfyrbøderstrejken som Strejken af Sømænd og Havnearbejdere under De samvirkende Fagforbund. Deraf følger, at den bebudede delvise Kuskestrejke ikke iværksættes.

Dansk Dampskibsrederi-Forening har ved sin Optræden alene fremkaldt den nuværende Strid. Den har ved vilkaarligt at nedsætte Lønnen, ved at nægte Overenskomst med Arbejdernes Organisationer, ved at ville nægte disses Medlemmer Beskæftigelse og endelig ved at afslaa Forslag om Mægling i Striden vist, at den ikke ønsker et fredeligt Samarbejde med de organiserede Arbejdere, men at den tværtimod ønsker Krig med Arbejdsklassen. Den bærer derfor selv Ansvar for, hvad dette Forhold kan foranledige i Fremtiden.“

Dansk Havnearbejderforbund, der ikke hører til de samvirkende Fagforbund, og som kun omfatter Kjøbenhavn, har herefter vedtaget at optage Arbejdet i Frihavnen, ved Gasværkerne, Dansk Kulkompagni og ved Indgivning af Kul, i det hele overalt, hvor Spørgsmaalet om Arbejdernes Organisationsret ikke har været fremme. Paa alle andre Steder fortsættes Strejken.

Det Forbehold med Hensyn til Strejkens Ophævelse, som Havnearbejderne her har taget, betyder reelt intet. Dampskibsrederens Sejr er fuldstændig. De strejkende Organisationer opgiver deres Krav paa Overenskomst med Rederiforeningen, og de af denne fastsatte Forhøringsreglementer bliver indtil videre de gældende. Rederierne Beslutning om ikke at antage Fagforeningsmedlemmer er uantastet, og Rederierne staar frit overfor Spørgsmaalet om dens Opretholdelse eller Ophævelse; „Det forenede Dampskibsselskab“ synes bestemt at ville opretholde den og har afvist et iforgaars af Kaptajn S. Laub fremsat Mæglingsforslag i Konflikten med Havnearbejderne. Rederiforeningen har dog endnu ikke taget Stilling i dette Spørgsmaal. De strejkende har tabt Slaget trods de store Ofre, de har bragt: Søfyrbøderne har strejket i over 4 Maaneder, Matroserne i c. 5 Uger og Havnearbejderne i henved 3 Uger.

Dette Udfald af Kampen bør hilses med Tilfredshed af alle, der indsaa Nødvendigheden af, at Rederne omsider sagde stop til de stadig mere anmassende Forsøg paa at skabe anarkiske Forhold i Handelsflaadens Skibe, og af, at de bestemt afviste det brutale Overfald, som Havnearbejdernes pludselige Arbejdsnedlæggelse betegnede. Dampskibsrederi-Foreningen har med stor Fasthed og Dygtighed værnet det Standpunkt, den indtog, og har klogelig afvist utidige Mæglingsforsøg. Efter at den nu har sejret, er Tiden kommen for en Undersøgelse af de Lærdomme, der ligger i denne Strejkes Forløb og Resultat.

Sammenslutningen mellem de transatlantiske Dampskibsselskaber beskæftiger fremdeles i høj Grad Udlandets Søfartspresse. Noget væsentligt nyt ud over de i vort sidste Nummer givne Oplysninger er dog ikke fremkommet, men det forlyder, at der i en nær Fremtid vil komme til at foreligge Offentligheden en Redegørelse fra selve S sammenslutningens Ledelse. En særlig Interesse knytter sig til White Star Linjens Stilling, baade paa Grund af den fremragende Plads, den indtager mellem de britiske Dampskibsselskaber, og paa Grund af dens Forhold til den britiske Regering som en

statssubventioneret Linje med Forpligtelser overfor Staten i Krigstilfælde. Om Linjens Salg er der ikke Tale, saa lidt som om de øvrige Linjers; ikke heller vil Aktierne i den blive solgte, men de vil blive byttede med Aktier i det ny Selskab. — En lignende Udveksling af Aktier vil ikke finde Sted for de store tyske Dampskibsselskabers Vedkommende, men de vil være bundne til Overenskomsten foreløbig i 10 Aar. — Den hele Stilling forklares lettest saaledes, at Selskaberne er indgaaede paa en Driftsoverenskomst. Der vil altsaa ikke blive nogen Konkurrence mellem dem i Havne, som de enkelte Selskaber hidtil har staaet i særlig Forbindelse med.

Holland-Amerika Linjen er nu indgaaet i Sammenslutningen.

I Tyskland har Rigsdagen i disse Dage efter lange Forhandlinger vedtaget en ny „Seemansordning“, en Lov, der ordner Forholdet mellem Reder og Mandskab. I en foreløbig Omtale af den ny Lov udtaler „Hansa“, at man ved den har naaet en efter vor Tid afpasset Fastsættelse af saavel Redernes som Besætningernes Rettigheder og Pligter. Loven forbyder Arbejde om Søndagen og giver med Hensyn til Hyrekontraktens Ophør, til Betaling for Overarbejde o. a. Regler, der indskrænker Redernes Rettigheder. I Almindelighed kan Loven dog ikke siges at have en mod Rederierne fjendtlig Tendens, saa lidt som det kan siges om den, at den ikke har taget fornødent Hensyn til Mandskabets Interesser, i hvilken sidste Henseende den utvivlsomt staar højere end den engelske og norske Lovgivning. Den vil sikkert skabe større Tilfredshed blandt Mandskabet, hvilket igen har Interesse for Kaptajnerne og de øvrige Befalingsmænd om Bord. Et fra disses Side fremsat Ønske om Betaling for Overarbejde og under visse Forudsætninger Indførelsen af Trevagtsystemet, (4 Timers Vagt og 8 Timers Fritid) er Rigsdagen kun betingelsesvist gaaet ind paa, hvilket det tyske Blad beklager af Hensyn til de talrige Skibs-officerer, der som Familieforsørgere hidtil desværre har været alt for meget henviste til Indtægten ved Overarbejde.

Fra social-demokratisk Side har man gjort stadige og energiske Forsøg paa at faa vidt gaaende Bestemmelser til Indskrænkning af Redernes og Skibsførernes Handlefrihed indførte i Loven, saaledes navnlig ved Fastsættelsen af en Lastelinje. Man har gjort gældende, at det skyldes Usødygtighed eller Overlastning, at et saa stort Antal Skibe forsvinder sporløst, og man har hævdet Statens Pligt til at gribe ind ved at fastsætte en Lastelinje. Regeringen gav imidlertid ikke Forslaget herom sin Tilslutning, men den synes paa den anden Side ikke principielt at have stillet sig afvisende overfor det; det antydedes under Debatten i Rigsdagen, at Kejser Wilhelm er en Ven af denne Foranstaltning, idet dens Indførelse ved eget Initiativ i Hamburg-Amerika Linjen havde vundet hans Bifald. Ikke heller de tyske Redere menes i Principet at være imod den tvungne Lastelinje, men kun fordi man endnu mangler tekniske Forudsætninger til at fastsætte den rigtigt. Forslaget om tvungen Lastelinje forkastedes i Rigsdagen.

Den ny Lov, til hvis Enkeltheder vi formentlig faar Anledning til at komme tilbage, træder i Kraft den 1. April 1903.

Det er øjensynligt og fremgaar ogsaa af ovenstaaende Meddelelser fra Tyskland, at Tanken om tvungen Lastelinje vinder stedse mere Stemning for sig. I Norge foreligger der jo saaledes, som tidligere omtalt, et Regeringsforslag herom. Men mærkeligt er det, at denne Foranstaltning ikke trænger sig frem i den internationale Forhandling. Redernes Modstand mod den skriver sig dog mest fra Frygten for at ligge under

i Konkurrencen med de Lande, der ikke har indført den; og denne Frygt er ikke ubegrundet. Det synes derfor underligt, at ikke en af de søfarende Nationers Regeringer, f. Eks. den norske eller den tyske, tager Initiativ til Spørgsmaalets Løsning ved en international Overenskomst. Øjeblikket kunde næppe være bedre valgt, da der hos flere af Regeringerne er en øjensynlig Lyst til at give sig i Lag med dette Spørgsmaal. Ikke en Gang de internationale Søfartskongresser — af hvilke der i den kommende Sommer skal afholdes tre, hvoraf én her i Kjøbenhavn — har, saa vidt os bekendt, sat denne Sag paa deres Dagsorden.

Man har, skriver „Fairplay“, fra tysk Side i mange Aar arbejdet for Anlæg af et Fyr paa Bankerne ved det østlige Indløb til den engelske Kanal. Disse Banker, af hvilke de vigtigste er The South Falls og The Sandetties, er blevne farligere for Navigationen efter at Dampskibenes Antal er forøget. Kursen for Dampere, der fra Nordøen er bestemte til Kanalen, er imellem Sandettie Banks og South Falls, og paa ingen af disse Banker findes noget Sømærke. Naar derfor Skibe med stort Dybgaaende søger at holde sig i god Afstand fra Sandettie Banks, risikerer de at løbe paa Grund paa South Falls. Denne Fare forøges selvfølgelig meget i disigt og særlig i taaget Vejr. Der skete for tre Aar siden Henvendelse til den engelske Regering om at stationere et Fyrskib paa South Falls, men den førte ikke til noget Resultat. Man henvendte sig derefter til den franske Regering om Fyranlæg paa Sandettie Banks; disse Banker ligger nemlig den franske Kyst fem Mil nærmere end den engelske. Den franske Regering stillede sig meget imødekommende og anerkendte Nødvendigheden af Bankernes Belysning, og Midlerne hertil bevilgedes. Foretagendet mødte imidlertid forskellige Vanskeligheder, men disse synes nu omsider at være overvundne, idet den franske Regering har bekendtgjort, at hvis ingen uforudsete Hindringer indtræffer, vil der til næste Vinter være stationeret et Fyrskib ved Sandettie Banks.

Justitsministeriet har besvaret en Forespørgsel om, hvilket Omfang den et Bjærgelav ifølge Strandsloven tilkommende Eneret har i Tilfælde, hvor en Bjærgningsentreprise har afsluttet Kontrakt om Bjærgning fra Søen af et ud for Bjærgelavets Distrikt grundstødt Skib, men hvor der til Bjærgningens Udførelse udkræves mere Mandskab end det faste, til Entreprisens Skib hørende. Ministeriets Svar gaar ud paa, at den paagældende Bestemmelse maa forstaas saaledes, at Bjærgelavet, naar en Bjærgning foretages fra Søen, kun kan forordre, at dets Hjælp benyttes, for saa vidt der paa Stedet behøves Bistand af Folk fra Land, medens Lavet ikke kan gøre Indvending imod, at Entreprisen selv fra det Sted, hvorfra dens Skib kommer, medbringer eller paa Vejen medtager det yderligere Mandskab, som antages at ville blive nødvendigt til Bjærgningen ud over det til Skibet hørende faste Mandskab.

Den tyske Skibsførerstand har lidt et beklageligt Tab, idet Kaptajn A. Albers, Fører af den bekendte transatlantiske Damp „Deutschland“, pludselig er afgaaet ved Døden af en Hjærtelidelse. Den Afdøde nød Anseelse som en overordentlig dygtig Sømand, der ved den Maade, paa hvilken han udfyldte sin ansvarsfulde Post, i høj Grad har bidraget til at højne sin Stands sociale Niveau. Endnu paa sin sidste Rejse med „Deutschland“ viste han sin store Sømandsdygtighed ved at føre Damperen, der havde mistet Roret, over Plymouth og Cherbourg til Bestemmelsesstedet, Cuxhaven.

I Gøteborg paatænkes dannet et Rederi med en Aktiekapital af 1 Mill. Kr. til Indkøb af 5 moderne, store Sejlfartøjer af Jærn.

Et paa dansk affattet Uddrag af den ny russiske Lov om Skibs- og Pudafgift samt af den i denne Anledning udstedte Instruks til de russiske Toldsteder ligger til Eftersyn hos Kredsformændene i Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Vi har modtaget følgende:

For om muligt at faa den forældede Skik i Sverrig afskaffet, at Skibe først skal anløbe et Sted for Klarening og senere fortsætte til Ladeplads, bedes ærede Kolleger og andre interesserede at opgive til Nordisk Skibsrederforening, Kirkegaden No. 5, Christiania, Udgifter og Ophold, som de har haft i den Anledning.

En ældre Skibsfører.

Fra St. Petersborg skrives til „Sh. Gaz.“: Den russiske Østersøhandel har hidtil næsten udelukkende fundet Sted over St. Petersborgs, Kronstadts, Revels, Rigas og Libaus Havne. Ved Anlægget af den vigtige Jærnbanelinje, der forbinder Moskva med Østersøkysten i det nordvestlige Kurland, har Windaus Havn faaet stor Betydning. Bestyrelsen for Moskva-Windau Jærnbanen har nylig sluttet en Række Kontrakter med forskellige Afskibere i Hull, Kjøbenhavn, Bremen og andre Havne i den Hensigt at opretholde regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Windau og disse Havne. Den ny Havn vil utvivlsomt skade Riga meget, thi da Windau ligger sydvest for Indløbet til Rigabugten og nu er i Forbindelse med det russiske Jærnbanelinje, vil en stor Del af Skibsfarten benytte Windau som Anløbshavn og derved undgaa Sejladsen over Rigabugten.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fra Hr. Kaptajn H. P. Berg modtaget følgende:

Dette er et Spørgsmaal, som tidligere har været fremme og bl. a. givet Anledning til, at en af Marine-ministeriet nedsat Kommission for 15 à 16 Aar siden tog under Overvejelse, om en Statsnavigationsskole vilde være bedre end Privatskolerne. Kommissionen, som var sammensat af vore største nautiske Kapaciteter, udarbejdede en Betænkning, hvori det klart fremsattes, at 1 eller 2 Statsskoler vilde blive langt bedre og mere tidssvarende end de mange private Skoler.

I Følge Betænkningen vilde Statsskolen saaledes ved Hjælp af en aarlig Statsunderstøttelse, omtrent i Lighed med, hvad der hidtil var bleven bevilget til Navigationsundervisningen, blive i Stand til at give Eleverne fri Undervisning til den tvungne Styrmandseksamen. Tillige vilde Statsnavigationsskolen økonomisk blive stillet saaledes, at den kunde raade over de bedste Lærerkrafter og yde den størst mulige Garanti for en tidssvarende og grundig Undervisning.

Aarsagerne til, at Statsskoleprojektet ikke blev gennemført, og at der saaledes paa dette Omraade ikke blev indført det for Undervisningen heldigste System, hang muligvis sammen med vore daværende politiske Forhold. En af Grundene har vel ogsaa været, at der mod Projektet rejstes en stærk Opposition fra Navigations-skolerne ude omkring i Landet.

For Tiden har vi ikke mindre end 7 Navigations-skoler, mellem hvilke der tillige hersker en haard Konkurrence. Størrelsen af det Statstilskud, som hver Skole faar, retter sig nemlig for en stor Del efter hvor mange Elever, der bestaar Eksamen. For at eksistere, er det saaledes nødvendigt for Skolerne at indstille saa mange Elever som muligt, og for at faa den største Tilgang, træner dem op til at tage Eksamen i den kortest mulige Tid. I Stedet for grundig Undervisning bliver det derfor kun til stakaandet Eksamenslæsning, og vore Navigations-skoler faar nærmest Karakter af Navigatørfabrikker, hvor det gælder om at producere det største Antal Navigatører ved Hjælp af de mindst mulige Produktionsomkostninger.

Det hænder yderst sjældent, at en Elev falder igennem til Eksamen; dette turde tyde paa, at Eksamenskommissionen, som rejser rundt fra Skole til Skole og sætter Stempel paa de færdige Navigatører, udmærker sig ved Mildhed og Overbærenhed, thi at et forholdsvis stort Antal Navigatører bliver dimitteret fra Skolerne uden hverken at have Ævne eller Modenhed til at udfylde en Styrmands eller Skibsførers ansvarsfulde Stilling, er desværre en Kendsgerning. Det er ingen Overdrivelse, naar man siger, at enhver Undermaaler kan blive Styrmand; men det er en Sandhed, som mellem Aar og Dag koster Assurandørerne og Rederne mange flere Penge, end de maaske har nogen Anelse om.

Det siges, at den danske Sømandsstand i gamle Dage nød stor Anseelse blandt de søfarende Nationer for sin Dygtighed; men den Gang havde man en anden Opfattelse af Sømandsdygtighed; ved dette forstod man nemlig haardføre, praktiske Mænd. Nutildags skal der imidlertid mere til, for at hævde sin Plads blandt de fremadstræbende og udviklingsdygtige Nationer; nu er det ikke nok, at Navigatøerne er haardføre og praktiske; nu maa de først og fremmest have Ævne til at tænke hurtigt og klart; derfor er det af saa stor Vigtighed, at den teoretiske Uddannelse af vore Navigatører bliver saa fuldkommen som mulig, og at der ikke bliver set gennem Fingre med Forstandssævnerne, idet man trøster sig med, at Hjærtet og Hænderne sidder rigtig.

Den enorme Udvikling, som Skibsfarten er undergaaet i de senere Aar, og den vældige Konkurrence, der hersker paa alle Søfartens Omraader, gør at navnlig de smaa Nationer i alle Retninger maa anstrenge sig til det yderste for at følge med i det store Kapløb; derfor er det ogsaa af den største Vigtighed, at vore Navigatørers Uddannelse bliver saa tidssvarende og fuldkommen som mulig.

H. P. Berg.

Tysklands Skibsfart.

De transatlantiske Dampskibsselskaber. „Det forenede Dampskibsselskabs“ nordamerikanske Forretning. Den ny „Seemannsordning“.

Nedenstaaende Uddrag af Aarsberetningen fra det danske Generalkonsulat i Hamburg vil netop for Tiden læses med megen Interesse.

Skibsfarten har gaaet sin jævne Gang. Den enorme Nedgang af Fragterne, særlig i den sidste Halvdel af 1901, har naturligvis ramt Rederierne, og under de endnu høje Kulpriser især Dampskibsrederierne haardt; den Omstændighed, at Hamburgs Dampskibsrederier i en saa fremragende Grad beskæftiger sig med faste Ruter, hjælper imidlertid ikke saa lidt paa Situationen, idet, som vel bekendt, vel indarbejdede kraftige Dampskibsruter erfaringsmæssig lider forholdsvis mindre under daarlige Tider; at de ogsaa har svært ved fuldt ud at udnytte gode Tider, gør ligeledes Svingningen mindre.

Efter Spørgsmaalet om Toldforholdenes Udvikling er vistnok i Øjeblikket de tyske Storrederiernes Stilling det Spørgsmaal, som mest interesserer de økonomiske Kredse; man venter gennemgaaende, at Opgørelserne for 1901 endnu denne Gang skal muliggøre nogenlunde Dividender; for det kommende Aar haaber man — i Tillid til Ledelsernes Dygtighed og Fremsyn, Materiellets gennemgaaende Tidssvarethed og rigelige Henlæggelser i de gode svundne Aar —, at det endnu skal være muligt gennemgaaende at give Dividender; men man er belavet paa, at dette Haab mulig vil bryde. Ganske særlig Opmærksomhed tildrager de to Giganter: „Packetfahrt“ („Hamburg Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“) og „Lloyd“s („Norddeutscher Lloyd in Bremen“) Stilling sig. Det vakte kolossal Opsigt, da man pludselig stod overfor det Faktum, at amerikansk Kapital gennem Morgan-Gruppen i New York strakte sine Hænder ud efter Aktier i „Packetfahrt“; man blev næsten forskrækket og hævder, at det vilde være en økonomisk Ulykke, om Amerikanerne skulde faa væsentlig Indflydelse paa Ledelsen af tyske Storredier. Frygten herfor vil formentlig, i Forening med de for den nærmeste Tid tvivlsomme Udsigter, lette Opnaaelsen af en Forstaaelse og Samarbejde m. H. t. Trafikken paa og fra De forenede Stater. Det gaar her som i Forholdene mellem Stormagterne: Krigen er saa kostbar, at den næsten for enhver Pris maa undgaa; man tænker mindre paa sin egen Styrke, — hvilket ellers, hvis man overser de amerikanske Jærnbaneforhold, for „Packetfahrt“ kunde ligge nær — end paa, at man skal tjene Penge, og paa, at en Krigs Virkninger naar uberegnelig vidt, medens Sejren ofte er langt mindre værd, end Krigsomkostningerne har udgjort. Den Omstændighed, at det amerikanske Jærnbanelinien næsten enevældig beherskes af et lille Antal Millionærer, prigsiver, hvor mærkeligt det end kan lyde, under Omstændigheder saa nogenlunde Atlanterhavstrafikken paa Fristaterne til de amerikanske Jærnbanelinier Forsogtbeholdende; naar de amerikanske Jærnbaner er enige om at disfavorisere en eller flere europæiske Dampskibslinjer, kan disse sidste umulig staa sig, hvis der er tilstrækkelig anden Tonnage, som kan og vil optage Godset i Forstaaelse med Jærnbannerne; dette er imidlertid i Øjeblikket Amerikanernes svage Side; de har nemlig ikke Skibsmateriellet, og det Materiel, som de mulig kunde erhverve sig i England, staaar gennemsnitlig tilbage for det tyske; med andre Ord, ingen af Parterne er fuldt rustet til en Krig paa Kniven, saa man kan formentlig stole paa, at man vil finde en foreløbig Forstaaelse.

Hvert Aar gaet uden alt for slemme Stridigheder mellem de forskellige Linjer paa og fra Nordamerika er naturligvis i Virkeligheden til Kjøbenhavns Fordel; ikke blot fordi den mindre let faar de værste Prygl, naar de store slaas, men ogsaa navnlig fordi hvert Aar, der gaar, forhaabentlig betyder Befæstning af D. F. D. S.'s nordamerikanske Forretning og en gradvis Udvikling af dets i denne Fart anvendte Materiel, saaledes at man ikke prøver paa at behandle os som „quantités négligables“.

Det er højst karakteristisk at se, hvorledes de store Dampskibsruterredier af mange i første Linje ikke betragtes som en almindelig Forretning, der skaffer Brødet til direkte og indirekte saa og saa mange Personer; man er vel paa det rene med, at for Rederierne maa Hovedopgaven være at skaffe Aktionærerne ikke blot et godt, men ogsaa det mest mulige Udbytte; men ved Siden deraf betragter man disse Redier som store nationale Foretagender, hvis Befæstelse og Udvikling er af eminent Betydning for Tysklands økonomiske Velfærd. Dampskibsruterne betyder jo for Havnebyen næsten bogstavelig det samme som Landeveje og Jærnbaner for Indlandsbyen; om „Vejene“ for en Tid ikke betaler sig, er for Byen af mindre Vigtighed, thi den skal og maa jo for at kunne eksistere have dem. Her falder da ogsaa de sidste Aars mægtige Udvikling af Dampskibs-

tonnagen væsentlig paa Ruterne. Den store Udvikling er under den stærkt opadgaaende Konjunktur gennemført uden væsentlig Subvention, men Subventioner er dog givet, navnlig hvor det drejede sig om at aabne nye Veje for Tysklands Handel, ganske paa samme Maade som naar det offentlige træder til ved Bygning af Jærnbaner, der ikke kan ventes straks eller blot i en nær Fremtid at ville betale sig; paa at give Skibe i løs Fragtfart Subvention tænker ingen, de staaar jo ikke i saadant intimt Forhold til Hjemlandets økonomiske Liv, men repræsenterer nærmest kun en Kapitalanbringelse i det internationale Trafikmarked, hvorved endda ofte kun faa af den paagældende Nations Borgere finder deres Levebrød, medens de paa og fra Hjemlandets Havne arbejdende Rutebaade næsten er en nødvendig Forudsætning for Kontinuitet i og jævn Udvikling af Landets udenrigske Handel og, selv om Driften direkte giver Tab, dog i Betragtning af de indirekte Fordele i Virkeligheden bringer Nationen Gevinst. Med andre Ord: idet Rutebaaden forsøger at indsejle en Dividende, er den samtidig et Middel til at skaffe Landet en for dette naturlig og nødvendig Trafik.

I det hele og store ser man fortrøstningsfuldt paa Rederierne nærmeste Fremtid, om end man i Rederikredse er meget betænkelig ved den forventede snarlige Gennemførelse af en ny „Seemannsordning“, som man er utilfreds med, fordi man venter, at den — navnlig for at forbedre Besætningernes Vilkaar — vil paalægge Rederierne betydelige Byrder, som andre Nationers konkurrerende Skibe er fri for.

Som en Begivenhed af Betydning for tysk Skibsfart bør anføres, at de store Rederier, efter at have indvundet tilfredsstillende Erfaringer gennem Driften af deres fælles Kuldepot i Algier, i 1901 har oprettet et lignende Kuldepot i Port Said.

Havneforholdene i Hamburg har gaet deres jævne Gang; men naar man taler om Hamburgs Havneforhold betyder „jævne Gang“ netop et energisk og maalbevidst Arbejde for ved enhver mulig Anstrengelse og næsten uden Hensyn til Udgiften i enhver Henseende at holde Havnen et Skridt eller to forud for det i Øjeblikket nødvendige. Det er netop nylig fra ledende Side bleven udtalt, at Hamburg, selv om Tiderne skulde blive slette, nødvendigvis maatte og vilde vedblive med sit Arbejde for at bevare Havnens fremragende Stilling i den internationale Vædekamp. Hvor fortræffelig end Havnen og de til denne sig sluttende Anlæg er, er der dog Vanskeligheder ved Besejlingen. Det dybe Sejløb i Elben er jo meget smalt, hvilket, paa Grund af saavel Skibenes tiltagende Antal som den moderne Udvikling af Skibstypernes Størrelse, volder Vanskeligheder og i Forbindelse med Tilsandinger medfører talrige alvorlige Skibssulykker. Der gøres stadig betydelige Anstrengelser for at bøde paa dette Forhold, og man drøfter nu — medens store Udvidelsesarbejder af selve Havnen endnu er i Gang — Muligheden for at gøre ekstraordinære Anstrengelser for Forbedring af Sejløbet. Hvor store Vanskelighederne er, vil man se deraf, at Hamburg har ment at maatte gøre det decentraliserende Skridt, ved Cuxhaven at anlægge en ny, nu snart fuldført Hjælpehavn, bestemt navnlig for „Packetfahrt“s største Kolosser. En yderligere væsentlig Udvikling af Dampernes Dybgaaende vil formentlig paalægge Hamburg store Ofre og i det lange Løb mulig umuliggøre Bevarelsen af Havnens absolute første Rangs Stilling.

Medens Risikoen ved Besejlingsforholdene jo i første Række vedrører Forsikringsselskaberne og vel i Længden maa vise sig som en Faktor ved Præmiernes Fastsættelse, er den til Tider ikke saa kortvarige „lave Vandstand“ ofte en stor Gene for Skibsfarten, hvem den gennem Tidsspilde jævnlig paafører Tab; begge disse to Forhold burde jo i Konkurrencen være et Plus for Kjøbenhavns Havn.

Spørgsmaal og Svar.

Sp: Hvor kan Skibe i Provinshavne faa deres Lanterner eftersete og godkendte, eller kan saadant kun ske i Kjøbenhavn?

Sv: En offentlig Institution til Undersøgelse af og Udstedelse af Certifikat for Lanterner findes her i Danmark kun paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn.

Sp: En Damper var fragtet til at laste en fuld Ladning Trælast ved et Certeparti, der ikke indeholdt nogen Undertagelsesklausul for Fare. Købmandens Lager og hele den for Damperen bestemte Last ødelagdes fuldstændig ved Ildsvaade. Er Købmanden ansvarlig for Certepartiets Opfyldelse, eller kan han anse det for dødt og magtesløst, naar han har givet Kaptajnen Underretning om, at han ikke er i Stand til at opfylde Certepartiet paa Grund af forcemajeure?

Sv: Hvis Købmanden er indgaaet paa Certepartiet uden Betingelser, kan Lastens Ødelæggelse ikke, saa vidt vi kan se, fritage ham for at opfylde Certepartiet.

(Sh. Gaz.).

Sp: Fremkomsten af Indenrigsministeriets Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe, bringer, som Følge af sine Afvigelser paa flere Punkter fra det paa disse Omraader hidtil benyttede Materiale, en Del Omordninger og Nyanskaffelser, særlig af Lanterner. Det gaar imidlertid med denne Bekendtgørelse som med ny Love, at den paa visse Punkter er vanskelig at forstaa for Lægmand. Jeg tillader mig i denne Anledning at anmode „Dansk Søfartstidende“ om at vejlede Bladets Abonnenter med Hensyn til Forstaaelsen af Afsnit A., Punkt 11 og 12. Ifølge først nævnte Punkt er nemlig en Vægebredde af 1" reglementeret, medens den i ret Stilling skal være mindst 1 $\frac{3}{8}$ " , for at opfylde først nævntes Bredde (1" vinkelret paa Skibets Køllinje). Spørgsmaalet er altsaa: Hvor bred skal en Væge til Mineralolje i en Sidelanterne være?

Ligeledes ønskes forklaret, hvorvidt det er nødvendigt, for at være reglementeret, at den smalle og forreste Del af Bunden paa Skærmene til Sidelanterne skal være af samme Bredde som Afblændingslisterne. H. A. Hansen.

Sv: Vi har forelagt denne Forespørgsel for Direktøren for Orlogsværftets Skibsbygning og Maskinvæsen, der villigt har meddelt os følgende Oplysninger:

Flade Væger til Mineralolje skal have en Bredde paa mindst 1"; Bredden maa altsaa gerne være større. Vægen skal stilles saaledes i Lanternen, at dens Bredde, maalt vinkelret paa Skibets Køllinje, ikke er mindre end 1" og ikke større end 2". Dersom Vægen har en Bredde af 1", skal den altsaa stilles vinkelret paa Skibets Køllinje, som vist i Fig. 2 a af Bekendtgørelsen. Er Vægens Bredde over 1", men under 2", kan den stilles vinkelret paa Skibets Køllinje eller i en skraa Stilling, som Fig. 2 b viser. I sidste Tilfælde maa det passes, at Vægens Maal vinkelret paa Køllinjen ikke er under 1". Er Bredden af Vægen over 2", kan den kun stilles i en skraa Stilling, som vist i Fig. 2 b. — Bekendtgørelsen indeholder ingen Bestemmelse om den smalle og forreste Del af Bunden paa Skærmene til Sidelanterne.

Sp: Jeg faar for Tiden bygget en 50 Tons Træskonert, forsynet med Hjælpekrue, som drives med en 12 Hestes Petroleumsmotor, hvilken tillige giver fornøden mekanisk Spilkraft.

Jeg tillader mig nu at forespørgge, om dette Fartøj vil opnaa de samme Fordele som Dampskibe paa Losse- og Ladepladser med Hensyn til Tørn. I. C. K.

Sv.: Skibe af ovennævnte Type bliver, hvor man ikke stiller specielle Betingelser, som Regel betragtede som Sejlskibe og behandlede derefter, saaledes at de, hvor ej andet er aftalt, maa gaa ind i sædvanlig Sejlertørn. Vore danske Assurandører behandler ligeledes den Slags Skibe som Sejlere,

og beregnes Præmien af de forskellige Ladninger, de indehaver, derefter; kun ved enkelte Lejligheder er der sket Undtagelser herfra, men Præmieringen som Dampere gjaldt da kun for en speciel indenrigs Fart. Forøvrigt hævdes overalt, at Definitionen af den omtalte Type er Sejlskib med Hjælpekrue, og staaer Ordet Sejlskib som det dominerende og afgørende ved Vurderingen af Skibet; Hjælpekrue har ikke vist sig tilstrækkelig til at bringe Typen ind under Begrebet Dampskib.

Imidlertid har man i mange Tilfælde opnaaet at erholde hurtig Ekspedition ved Ladning og Losning, men maa sligt altid akkorderes forinden hver enkelt Befragtning finder Sted.

Forholdene i Dysart.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! De bedes give Plads for følgende Bemærkninger angaaende Forholdene i Dysart, til Efterretning for Kolleger samt Skibsbefragtere, da Forholdene dersteds er højst uheldige, særlig for de mere dybgaende Skibe, begrundet paa at Havnen nu ved Springtid bliver besøgt af Dampere, som laster op til c. 600 Tons; de kan komme og faa deres Last og gaa igen, medens Sejlskibe bliver halet væk fra Spouten for at give Plads. Efter at Damperen er færdig, kommer Sejlskibet under Spout igen og faar sin Last, men der bliver ikke fra Aflasteren taget i Betragtning, om det bliver neppet eller ikke.

Med Hensyn til at give Plads i Dokken for Damperne, bliver der jo ogsaa taget gode Forholdsregler paa Sejlskibenes Bekostning, da disse nemlig holdes staaende i Yderhavnen til de ventede Dampere kommer og faar deres Last og gaar igen; da først kommer Sejlskibene ind.

En af os udtalte en Dag paa Collieri-Kontoret, at disse Forhold vilde blive bekendtgjorte i „Dansk Søfartstidende“, hvortil der blev svaret: „You can put that in the Firth of Forth if you like“.

Endvidere beklager jeg Lodsforholdene her, efter at Lodserne arbejder sammen og faar deres Betaling paa Kontoret, da de ikke ulejliger dem ret meget for at borde Skibene; ofte er de temmelig beskænkede, naar de kommer om Bord; det er derfor næppe Lodsernes Skyld, at Skibet kommer lykkelig ind i Havnen. Men hvad der ogsaa foranlediger denne Artikel er, at Onsdag d. 16. April om Morgenen kom her Fartøj med Damper for og Lodsflag oppe og lagde sig til uden for Dysart; men da her var noget Dønning fra øst, agtede Lodserne ikke at ro ud til ham og gik derfor ud paa Pieren og vinkede med et Lommetørklæde. Meningen var, at han skulde gaa tilbage igen; en ældre Skibsfører meddelte Lodserne, at det var en skammelig Behandling at faa, og at de var pligtige at ro ud til Skibet, naar det ikke var forbundet med Fare; vedkommende Lods, som havde Tørn, udlod da sin Harme og opførte sig upassende overfor den ældre Kaptajn.

Vi underretter vore ærede Kolleger herom, for at de kan nøjere overveje Forholdene før de slutter fra Dysart, da vi med de lave Fragter, man sejler for, næppe taaler de lange Ophold, som vi paa en saadan Maade faar i Dysart, og jeg beklager den Ligegyldighed, der her vises Sejlskibene.

Med Tak for Optagelsen tegner

Flere danske Skibsførere.

Fragtmarkedet.

I det hele og store kan der ikke siges at være indtraadt nogen Bedring i Forholdene paa Fragtmarkedet, omendskønt der nok hist og her viser sig lidt livligere Efterspørgsel, men naar denne saa har fremkaldt en lille Stigning, saa at Raterne fra en vis Kant er forholdsvis højere end andetsteds, strømmer det straks ind med Tilbud af Tonnage, hvilket hurtigt bevirker, at Bedringen ikke alene ikke faar Lov til at udvikle sig, men at Raterne atter slaas ned til det tidligere Lavpunkt. Enkelte Havne i Nordamerika møder op med flere prompte Ordre, og Raterne viser som Følge heraf lidt Fashed og er til Dels højere, men for senere Terminer gøres yderst lidet, og der lader forøvrigt heller ikke til at være nogen Fidus til en reel og fremadskridende Bedring fra denne Kant, da der for de faa Laster, som fremkommer for de senere Terminer, accepteres ret lave Fragter. Andre Steder ser det omtrent lige saadan ud, men fra Østersøen bydes der for Sommermaanederne og Efteraaret i den Grad tarvelige Rater, at de ikke er værd at røre ved, og de fleste Redere er da ogsaa temmelig enige om foreløbig kun at operere efterhaanden som deres Baade bliver prompte. I Løbet af denne Maaned lukker rimeligvis de fleste Pladser i Østersøen op igen; det bliver for manges Vedkommende en søn Genaabning, og da Saisonen for Afskibningerne saaledes tegner til at blive kortere end sædvanlig, vil dette maaske bidrage til at stive Fragterne noget af. Lad os haabe, at det maa blive Tilfældet.

Det østlige Marked holder sig uforandret flovt med ringe Begær. Fra Rispladserne er fremdeles 18/9 Middelhavet, 20/ O/C det højst opnaaelige, og fra Calcutta betales ikke over 19/ for Hørfør eller Jute til U. K. eller Kont. pr. Maj/Juni. Bombay fragter kun lidt til c. 13/ én, 13/6 to udsøgte Havne pr. Maj/Juni og Kurrachee betaler 6 d. mere. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille kan faas 20/ pr. Maj, hvilket betegner en Nedgang af 6 d. fra forrige Uge.

Sorthavet, Azoff og Donauen er nogenlunde livlige, navnlig for de ikke russiske Havnes Vedkommende, og hvis Tilførslerne af Korn fremdeles holder sig, vil der sandsynligvis blive en betydelig Efterspørgsel efter Maj Tonnage. For saadan betinges nu fra Donauen c. 10/6 til L. H. A. R., 6 d. ekstra for Hamburg, og fra Sulina 9/6 à 9/9 N. C. for „handy“ Størrelse. Odessa er stille og betaler næppe over 7/9 à 8/ til udsøgt Havn ved Anlægning. Fra Novorossisk er sidst betalt 8/6 N. C. for prompt, og Poti har faaet Tonnage for Erts til 10/6 Rotterdam, 11/ Middlesbro. Azoff er saa godt som forretningsløs.

Middelhavet har fremdeles ikke meget at byde paa, og Raterne er uforandret lave. For Erts er der med „full terms“ sidst sluttet til 7/6 Carthage/Middlesbro, 7/3 Rotterdam, 7/9 Almeria/Middlesbro, 10/ Porman/Philadelphia. Fra Pomaron til Stettin betales 8/3 med „free despatch“, hvilket ogsaa kan faas til St. Petersborg, og noteres endvidere 5/6 à 5/9 Huelva/Rotterdam, 9/ à 9/3 Stockholm, St. Petersborg eller Archangel, 6/ Elba/Glasgow. For Esparto er Raten uforandret 13/ fra Bona til Leith, 12/6 fra Tunis Kysten til Glasgow, og for Fosfat noteres 6/3 Bona/Bristol. Ertsfragterne fra Bilbao er som følger: 3/10½ Cardiff, 4/10½ Middlesbro, 5/ Stockton, 5/1½ Glasgow, 4/10½ Rotterdam, 5/ Dunkirk.

Amerika har i den seneste Tid fragtet noget livligere, men Raterne viser kun liden eller ingen Fremgang, og Laster er fremdeles langt fra rigelige. Kornlaster findes slet ikke, hvorimod der for Bomuld fra atlantisk Havn er sluttet enkelte Baade til 25/6 à 26/3 pr. Maj/Juni. Kulraterne er uforandrede paa Basis af 8/ Norfolk/Marseille eller Genua, 12/6 à 13/ Rio Janeiro. Paa Netto Charter er sidst betalt 10/6 pr. Maj fra 2 Golf-

havne til 2 Lossepladser U. K. eller Kont. Tømmerfragterne er højere, idet der nu kan opnaas 83/9 til U. K.; samme Rate er betalt til Bremen direkte og 82/6 til Leith og Grangemouth. Fra de kanadiske Pladser er Begæret bedre, men Raterne nærmest uforandrede, nemlig 35/ fra St. John, 37/6 fra St. Lawrence til Englands Vestkyst. Fra Miramichi er betalt 47/6 til St. Nazaire og Bordeaux pr. Maj, endvidere 38/9 til Englands Vestkyst pr. Juli/August.

La Plata er en Smule bedre, men Raterne lader endnu meget tilbage at ønske. Der kan pr. Maj/Juni Tonnage nu betinges 10/ fra Buenos Ayres, 14/ fra San Lorenzo Grænsen og 11/6 à 12/ fra Bahia Blanca til U. K. eller Kont.

Østersøen er stadig flovt, Raterne er af en saadan Beskaffenhed, at de kun i heldigste Tilfælde giver noget Overskud, og det er med Længsel, at Genaabningen af Træpladserne i Golfen imødeses. Kronstadt og St. Petersborg ventes atter tilgængelige om faa Dage, men Raterne pr. f. o. w. er overordentlig tarvelige, som f. Eks. fra St. Petersborg 9¾ à 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Rm. 9½ à 10 Rugbasis til Danmark eller Sydsverrig for Smaadampere. Fra Kronstadt til Grangemouth noteres kun 17/6 D/B. pr. Juni. Reval betaler 10½ d. Hvedebasis til London, Frcs. 18 Hør Dunkirk eller Ghent, 15/ Skotland. Riga er særdeles flovt og noterer kun 9 d. Havrebasis, 18/ D/B. til London, 17/6 D/B. Grimsby eller Hull, Hfl. 11 Rotterdam, Frcs. 23 Dunkirk eller Ghent, Frcs. 26/27 Rouen, Frcs. 31 Bordeaux. Fra Libau kan ikke opnaas mere end 8¼ à 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og Windau noterer Hfl. 15 for Kappbjælker til Ghent eller Holland pr. Maj/August. De sidste Afslutninger fra Botten pr. f. o. w. har været som følger: 26/6 D/B. Kemi/Cardiff, Frcs. 32 Kotka og Åbo/Boulogne, 22/ Råfsø/London, 21/6 Wiborg/Hull, 27/6 Uleåborg/Sutton Bridge.

Kulfragterne er ikke undergaaet nogen nævneværdig Forandring i den forløbne Uge. Ekspeditionerne er overalt gode, hvilket bøder noget paa de lave Rater. Fra Tyne eller Blyth betales 4/ Kronstadt, 4/ Riga, Libau eller Reval, 3/9 à 4/ Stockholm, 3/7½ Swinemünde, 4/3 Pillau, 4/6 Rostock eller Memel, 5/6 Carthage, 6/4½ Piræus, 7/ Venedig. Firth of Forth noterer 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/3 à 4/6 dansk Provinshavn, 3/9 à 4/ Swinemünde, 4/1½ Kiel, 3/10½ à 4/ Stockholm, 4/9 Königsberg. Cardiff har sluttet til 4/9 Kronstadt, 4/9 Landskrona, 5/ Stettin, 5/ Rouen, 7/ Barcelona, Frcs. 7¼ Marseilles, 5/10½ à 6/ Genua, 4/6 Malta, 6/9 Venedig, 16/ Kapstaden, 5/7½ Port Said, 9/ Aden, 17/3 Port Arthur, 7/6 Cape Verde, 13/ River Plate.

Fra Sø og Land.

Til Styrmandseksamen i Aarets 1ste Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1. Afdeling 52 (afvist 3); 2. Afdeling: I Navigation 42, Geografi og Vejrlære 39 (afvist 3), Engelsk 26 (afvist 1), Soret og Handelsvidenskab 40 (afvist 1).

Isforholdene. D'Hrr. C. G. Wickberg & Sønner, Sundsvall, tilskriver os d. 3. ds.: Vejret er vedblivende koldt med østlig Vind, saa Drivisen ligger fremdeles langs Kysten saa langt man kan se fra Bremen. Søfarten kan derfor ikke ventes aabnet i de første c. 14 Dage, hvis vi ikke snart faar vestlig Vind med Tøvejr, hvortil dog Udsigterne synes ringe.

Hr. Hans Smith, Kronstadt, telegraferer til os d. 5. ds.: Isbryderen „Jermak“ afgaar i Aften.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 2 Trækning begynder Onsdag den 14. Maj. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver

fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Bækkefølger efter en stedsstigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Lizzie, Dpsk. af Landskrona, har paa Rejsen fra England til Horsens med Kul været paa Grund paa Endelave. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

Holland, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra England til Odense med Kul d. 2. ds. udfor Sejre truffet Skonnerten John Schylander af Halmstad drivende i læk Tilstand. Skonnerten, der var paa Rejsen fra Halmstad til Vejle med Træløst, var om Formiddagen sprunget læk, og da den ikke kunde holdes paa Pumperne, tog Holland den paa Slæb, men den fyldtes snart med Vand og kæntrade. Besætningen, Kaptajn og 3 Mand samt Kaptajns lille Søn, reddedes om Bord i Holland og landsattes i Odense. Den kæntrade Skonnert er senere af Svitzers indbragt til Kallundborg.

Frederikka, Skonnert af Slite, er af Svitzers indbragt til Gjedser efter Grundstødning ved Dasserort. Skibet, der var paa Rejsen fra Wismar til Malmø med Kartoffler, er befundet tæt og har fortsat Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Harald Klitgaard, Dpsk. af Kjøbenhavn, kullastet, er d. 1. ds. ankommet til Reval med Skade foraarsaget ved Isen.

Nordstjernen, Dpsk. af Kjøbenhavn, der i forrige Maaned fik Skade i Bøgen ved Isen i Riga Bugt, er d. 3. ds. paa Rejsen fra Libau til Riga skruet itu af Isen og sunket udfor Domesnæs. Mandskabet bjærget. Nordstjernen var bygget i 1873 i Sunderland (ombygget 1884) og maalte 763 Nt. Reg.-Tons, tilhørte Dampskibsselskabet Norden.

Ulykker paa Søn.

Dronning Sophia, Dpsk. af Stockholm, har i Korsør maattet landsætte en Matros, der i Langlandsbæltet var falden ned i Lasten og kommen alvorlig til Skade.

Drott, 3-m Skonnert af Brantevik, der er ankommet til Renne, har paa Rejsen dertil mistet Baadsmanden, der fra Klyverbommen er falden over Bord og druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra N. Hansens Værft i Marstal er et nyt Skib løbet af Stablen. Det maaler 178,87 Tons Brutto, skal rigges som 3-m. Skonnert og fik Navnet Eos. Dets Reder bliver Hr. C. W. Clausen, dets Fører Kapt. Chr. Christensen.

Dpsk. Perwie er af Midtllands Dampskibsselskab definitivt solgt til Grosserer Thor Tulinius, Kjøbenhavn, for 52,000 Kr.

Med Skruedampskibet Enos, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Deutsche Levante Linie i Hamburg, foretoges d. 3. 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, er 280' langt i Hoveddækket, 40' 4" bredt og 19' 6 $\frac{1}{2}$ " dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 ind. H. K. Paa Prøveturen opnaedes en Middelhastighed af 10 $\frac{1}{2}$ Knob med meget økonomisk Kulforbrug.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Riga 2. Maj, best. til Montrose. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Riga 27. April, ank. til Ghent 3. Maj. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Libau 24. April. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ankom til Shields 26. April. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Grimsby 24. April, ankom til Reval 1. Maj. — Russ, Rasmussen, afgik fra Blyth 30. April, best. til St. Johns. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Port Elisabeth 14. April.

Heimdals. Anine, Rathje, ankom til Saltsjøbaden 6. Maj. — Kamma, Løffler, afgik fra Riga 4. Maj. — Helga, Lagesen, afg. fra Boness 4. Maj. — Martha, Jørgensen, ank. til Huelva 3. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Carthage 29. April. — Therese, Christensen, ank. til Stockholm 30. April.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Ergasteria 6. Maj. — Ophelia, Wilhelmsen, passerede Zea 7. Maj. — Kronborg, Jøppesen, i Taganrog. — Dana, Nielsen, afg. fra Setubal 28. April.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Frederikshavn 6. Maj. — Niobe, Schmidt, pass. Gibraltar 3. Maj, best. til Esbjerg. — Nancy, Nielsen, afgik fra Trapani 1. Maj, best. til Fraserburgh. — Nautik, Meinertz, ank. til Kbhvn. 2. Maj. — Nordsoen, Gram, pass. Teneriffe 29. April, bestemt til Bremen. — Nexos, Sørensen, afgik fra Middlesbro 5. Maj, bestemt til Grangemouth. — Nora, Jørgensen, ank. til Kjøbenhavn 26. April. — Neptun, Winther, ankom til Manchester 6. Maj. — Nerma, Nielsen, afg. fra Bremen 3. Maj, best. til Reval. — Alfa, Nørby, ank. til Riga 4. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Coronel 2. Maj. — Ekliptika, Callesen, ank. til Riga 26. April. — Venu's, Jørgensen, afgik fra Port Limon 27. April. — Mars, Nielsen, ankom til Kastrup 30. April.

Nordsoen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, afgik fra Terneuzen 3. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Kbhvn. 5. Maj. — England, Andresen, afg. fra Windau 1. Maj. — Holland, Lund, ankom til Odense 2. Maj. — Rusland, Møller, ankom til Riga 29. April.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Reval 6. Maj, best. til Memel.

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, ank. til Dunkerque 3. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Arbroath 3. Maj, ankom til Burntisland 3. Maj. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Blyth 2. Maj, ankom til Lübeck 6. Maj. — Russia, Hansen, afg. fra Swinemünde 29. April, ank. til Riga 2. Maj.

Østersøen. Patria, Jensen, afgik fra Hamburg 30. April, ankom til Blyth 2. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Stettin 4. Maj. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 30. April, best. til Dordrecht. — Caledonia, Fisker, ankom til Riga 29. April. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Bergen 30. April, ankom til Tyne 3. Maj.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Tyne 5. Maj, best. til Memel.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Libau 5. Maj. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rangoon 26. April, best. til Göteborg. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Kjøbenhavn 6. Maj, best. til Baltishport. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kjøbenhavn 6. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Santa Fee 20. April, best. til Garston. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 6. Maj, best. til Baltishport. — Kronborg, Eriksen, ankom til Philadelphia 2. Maj. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 2. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Montevideo 20. April, bestemt til Collestine. — Søborg, Fischer, afgik fra Genua 30. April, best. til Sevilla. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Riga 1. Maj. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 19. April.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Methil 5. Maj. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 30. April. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Boness 5. Maj, best. til Alexandria. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kbhvn. 4. Maj. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Swansea 22. April, bestemt til Ergasteria. — Ullsborg, Hveissel, ankom til Rosario 3. Maj. — Vordingborg, Petersen, ankom til Boness 4. Maj.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Riga 30. April. — Kallundborg, Lund, ankom til Kbhvn. 6. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Pillau 3. Maj, ankom til Riga 5. Maj. — Agnete, Jensen, afg. fra Blyth 3. Maj, bestemt til Reval. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 30. April, ank. til Kiel 5. Maj. —

Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 3. Maj, best. til Riga. — Ajax, Brorson, afg. fra Newcastle 1. Maj, bestemt til Riga. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 30. April, ank. til Burntisland 3. Maj. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 6. Maj, best. til Kiel. — Alice, Hansen, afg. fra Kbhvn. 3. Maj, ank. til Windau 5. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Antwerpen 4. Maj. — Annam, Berentzen, ankom til Havre 4. Maj. — Boribat, Madsen, afgik fra Dartmouth 1. Maj. — Sentis, Koren, afgik fra Dartmouth 25. April.

Ærs. Energi, Nielsen, ankom 5. Maj til Methil. — Enigheden, Svane, ankom 30. April til Burntisland.

Cimbria. Lars Kruse, Christiansen, paa Rejse til Hamburg. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Grangemouth. — St. St. Blicher, Klitgaard, paa Rejse til Alloa.

Vendita. N. G. Petersen, Ellekilde, paa Rejse til Boness.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Dunkirk 30. April. London, Bom, afg. fra Riga 30. April, best. til Rouen. — Paris, Nielsen, afg. fra Korsør 3. Maj, bestemt til Boness.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Methil 5. Maj til Kronstadt. — Clara, Jensen, ankom til Blyth 6. Maj.

Egir. Erik, Steen, afgik fra Kjøbenhavn 3. Maj til Riga. — Svend, Bønnelycke, ank. til Riga 5. Maj.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Anna, Clausen, ank. til Rio Grande 28. April fra New York. — Mørdor, Mørck, sejlet fra Santos 29. April til New York. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Marseille 29. April til Noumea N. C. — Gladstone, Christiansen, ank. til Newcastle N. S. W. 2. Maj fra Tamatave. — Copley, Struckmann, afgik fra Antwerpen 28. April til Los Angeles, pass. Beachy Head 1. Maj. — Laura, Callesen, sejlet fra Altona 2. Maj til St. Thomas, pass. Cuxhaven 3. Maj. — Anna & Mathias, Eriksen, til Søs fra Elben 3. Maj til Cardiff. — Walparaiso, Jørgensen, pass. St. Michaels Isl. 27. April fra Iquique til Ghent.

Fane. Sønderho. Anna, Hansen, ank. 24. April til Kings Lynn fra Frederikshald. — Mary, Lydom, ank. 3. Maj til Nykjøbing S. fra Charlestown.

Rønne. Hermod, Grønwald, ank. til Hou 28. April. — Prøven, Bidstrup, ank. til Slite 26. April. — M. Christiansen, Bager, ank. til Grangemouth 28. April. — Zephyr, Jensen, ankom til Neufahrwasser 28. April. — Amarant, Kyhn, ank. til Westharteport 27. April. — Tordenskjold, Larsen, ank. til Kjøbenhavn 30. April. — Castor, Clausen, ank. til Orth 30. April. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Karrebæksminde 3. Maj. — Clara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 2. Maj.

Svendborg. I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Christiania 28. April. — Vega, Rasmussen, ank. til Trelleborg 27. April. — Concordia, Henriksen, ank. til Svaneke 29. April. — Galathea, Bom, ankom til Middlesborough 28. April. — Union, Rasmussen, ank. til Portsmouth 29. April. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Pillau 30. April. — Gefion, Fisker, ank. til Sunderland 30. April. — Emanuel, Bentzen, ank. til Newcastle 30. April. — Marie, Petersen, ankom til Edinburgh 29. April. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 29. April. — Confidence, Mouritzen, ank. til Charlestown 30. April. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Høganæs 30. April. — Phoenix, Hansen, ank. til Kalmar 29. April. — Alfrede, Wilde, ankom til Laurvik 30. April. — Carl, Clemmesen, ank. til Stettin 30. April. — Adolphine, Rasmussen, ank. til Wemys 1. Maj. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Charlestown 1. Maj. — Ane, Rasmussen, ank. til Stettin 1. Maj. — Peter, Jørgensen, ankom til Libau 1. Maj. — Minerva, Fuglsang, ank. til Oscarshavn 3. Maj. — Erhard, Larsen, ank. til Whitestaple 3. Maj. — Clythia, Nielsen, ank. til Langesund 3. Maj. — Marie, Nielsen, ank. til Dyrefjord 26. April. — Fylla, Rasmussen, ankom til Nantes 3. Maj. — Magnet, Jensen, ank. til Skien 3. Maj. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Concarneau 3. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Stettin 3. Maj. — Dannebrog, Bergesen, ank. til Reykjavik 21. April. — Vega, Rasmussen, ank. til Landskrona 4. Maj. — Knud, Jensen, ank. til Blyth 3. Maj. — Delos, Andersen, ankom til London 4. Maj. — Neptunus, Jensen, ank. til Svendborg 2. Maj. — Ariel, Nielsen, ank. til Aberdowey 5. Maj.

Ærs. Duen, Christensen, ank. 28. April til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Apollo, Albertsen, afg. 26. April fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Anne, Johansen, ank. 29. April til Karlskrona. — Thea, Friis, ank. 27. April til Kjøge. — Union, Mortensen, ank. 28. April til Exeter. — Altæa, Albertsen, ank. 29. April til Aberdeen. — Emilie, Friis, afg. 26. April fra Boness til Ristinge. — Gloria, Fabricius, ank. 30. April til Kalmar. — Kiana, Christensen, ank. 30. April til Fowey. — Mindet, Rasmussen, afg. 29. April fra Kjøben-

havn til Faxe. — Aurora, Pøfler, ank. 29. April til Jersey. — Anna, Madsen, ank. 29. April til Grangemouth. — Valborg, Hansen, ank. 28. April til Rudkjøbing. — Syphe, Petersen, ank. 30. April til Orth (Føtern). — Albertha, Kromann, ank. 29. April til Portsmouth. — De 3 Søskende, Rasmussen, afg. 29. April fra Kjøbenhavn til Faxe. — Paket, Friis, afg. 29. April fra Kjøbenhavn til Marstal. — Laurine, Kastrup, ank. 30. April til Göteborg. — Mette, Andersen, afg. 29. April fra Kjøbenhavn til Island. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 1. Maj paa Kasper Red. — Fred, Friis, ank. 2. Maj til Kalmar. — Anne Cecilie, Dreie, ank. 28. April til Gravesend. — Karen Bager, ank. 1. Maj til Laurvig. — Adele, Rasmussen, ank. 30. April til Kjøbenhavn. — Erik Hansen, Hansen, ank. 30. April til Kjøbenhavn. — Nielsine, Christensen, ank. 30. April til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — Elise Marie, Olsen, ank. 2. Maj til Præstø. — Frem, Folmer, passerede 1. Maj Hirtshals. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 2. Maj til Middelfart. — De 8 Søskende, Boye, ank. 1. Maj til Kjøbenhavn fra Aalborg. — Union, Christensen, ank. 1. Maj til Kjøbenhavn fra Wismar. — Maren Christine, Svinding, ank. 1. Maj til Kjøbenhavn. — Frejr, Kastrup, ank. 30. April til Göteborg. — Castor, Sonne, ank. 1. Maj til Vestervik. — Caroline, Albertsen, ank. 1. Maj til Kjøbenhavn. — Alf, Hansen, afg. 2. Maj fra Kjøbenhavn til Warberg. — Baltic, Christensen, ank. 30. April til Karlskrona. — Hebe, Clausen, afg. 1. Maj fra Wanevik til Aberdeen. — Dronning Louise, Christensen, ank. 3. Maj til Vejle. — Niels, Jensen, ank. 2. Maj til Neustadt. — Amor, Rasmussen, ank. 3. Maj til Dalare. — Hansigne, Clausen, ank. 4. Maj til Falmouth f. O. til St. Petersburg. — Marie, Kromann, afg. 3. Maj fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Nicolines Minde, Schesler, afg. 3. Maj fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Ino, Weber, afsejlede 1. Maj fra Fowey til Stettin. — Alfa, Rasmussen, ank. 5. Maj til Hamburg.

Andre Sejlskibe. Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Åhus fra Rostock 30. April. — Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 2. Maj til Holbæk fra Kjøbenhavn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Skagerrak. Over Vraget af Damperen, der ligger sunket paa 57° 18' N. Br. 9° 9' Ø. Lgd., er den mindste Dybde nu 37 Fod. Vragvageren er inddragen.

Sundet. Kjøbenhavn. Den 12te Maj 1902 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesten.

Samtidig tændes Varselfyrene paa begge Forter.

Under den forestaaende Opmaalning i den S.-lige Del af Drogden, Drager-Bro eller Tærskelen, vil der til Vejledning under Opmaalingsarbejderne paa vekslende Steder blive udlagt rødmaalede Sømærker, dels med, dels uden Stage. Naar Topbetegnelse benyttes, er denne rød Flag.

De Søfarende advares mod at forveksle de nævnte Sømærker med Farvands-Afmærkning.

Færøerne. Syderø. Vaag-Fjord. Indsejlingsmærket til Vaag-Fjord, „Vaag Bøs V.-lige Gærde over Stanganæs“, leder over Buer med 6 à 8 Fv. Vand, og bør derfor ikke benyttes med Ø.-lig Storm. I haardt Vejr, naar Søen bryder over Fjordmundingen, maa det fraaades at søge Fjorden uden lokalt kendt Mand ombord.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Finske Bugt. Apollon Grund. Paa Apollon Grund, c. 16 Kml. V. t. S. $\frac{1}{2}$ S. for Odensholm, er fundet Sten, paa hvilke der kun er godt 13 Fod Vand.

Tyskland. Dievenow. Tønde Nr. 8 ved Farvandet i den nye Dievenow ved Fritzwor See er inddragen, og en sort Baaketønde, mærket „Fritzw“, med Ballon udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Nr. 8's Plads. 54° 0' 44" N. Br. 14° 46' 45" Ø. Lgd. Spirtønde L er flyttet lidt N. efter.

Kieler Fjord. I Wittlingskuhle er udlagt tre røde og tre grønne Tønder paa det Sted, hvor Fyld kan losses. 54° 19' N. Br. 10° 9' Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg. Et Telegrafkabel er udlagt mellem Vesterberget og Elfsborg Fæstning. Paa hver Side er rejst

Tavler, mærkede „Kabel“. Det er forbudt at ankre over Kablet.

Göteborg SV-lige Indløb. Buskär. Buskär Fyr skal omtrønt den 1ste Januar 1903 forandres til at vise rødt Tre-Blink hver 10s., hvert Blinks Varighed 1s., Mørke mellem Grupperne 5s., fra c. N. 23° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 35° V., og grønt Tre-Blink over den øvrige Horisont.

Bohuslän. Kyrkesund. En 7 Fods Grund er funden ved Kyrkesund N.-lige Indløb. 58° 2' 27" N. Br. 11° 30' 10" Ø. Lgd. V. for Grunden er udsat en Stage med Kost.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Kola Bugt. Ekatarina. Siedlovaty. Fyret paa Øen Siedlovaty, ved Indløbet til Ekatarina, er brændt.

Norge. Lerøen Fyrlampe vil ikke blive flyttet til Lerø-fluen, men til Brækholmskæret. 60° 13' 40" N. Br. 5° 10' 40" Ø. Lgd.

Fleslandskær Fyrlampe forandres saaledes, at den S.-lige Del af den røde Vinkel over Bjørøen og Tøse bliver grøn, og den grønne Vinkel over Rognene bliver rød.

Tyskland. Elben. Kaiser Wilhelm Kanal. De tre Lystønder, der afmærke S.-Grænsen af Brunsbüttel Red, ligge saaledes: A paa 53° 52' 58" N. Br. 9° 7' 19" Ø. Lgd., B paa 53° 53' 5" N. Br. 9° 9' 8" Ø. Lgd. og C paa 53° 53' 8" N. Br. 9° 9' 50" Ø. Lgd.

Weser. Alte Weser. I Alte Weser er den sorte Tønde Nr. 1 ombyttet med en Lys- og Klokketønde.

Sandstedt og Lienen. Paa Yderenden af Lededæmningen, der fra Wilhelmsplate strækker sig ned ad Floden, lige over for Sandstedt, og ved Weser højre Sidearm, lige over for Lienen øvre Munding, skal opføres Baaker.

Ems. Samtidig med Sommerafmærkningen i Ems er den sorte Spidstønde E8 flyttet og ligger nu i 24 Fod Vand. 53° 19' 39" N. Br. 7° 3' 10" Ø. Lgd.

Nordsøen. Terschellinger Bank V. Et Vrag med Masterne over Vandet ligger sunket i 14 Fv. Vand, paa 53° 23' N. Br. 4° 35' Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Diemerdam. Fra 5te Maj 1902 afholdes Skydeøvelser fra Kystbatteriet ved Diemerdam mod et Punkt 2,000 Alen S. t. Ø. fra Fort Pampus. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Kystbatteriet, paa Fort Pampus og Muiden V.-Batteri, og Trekanten mellem Kystbatteriet, Stumpstønde Nr. 15 med afkortet Kegel, Muiderhard og Muiderberg Taarn er da spærret for al Sejlads. En Damper ligger ude for at give Vejledning.

Zeegat van Goeree. Ribbenplaat. Paa Ribbenplaat er udlagt tre Skiver i ØNØ. og VSV. for hverandre. Den midterste ligger paa 51° 53' 8" N. Br. 4° 0' 8" Ø. Lgd.

Zeegat van Vlissingen. Wester Schelde. I Nauw van Bat er Stumpstønde Nr. 42 flyttet c. 1 1/2 Kbl. NØ. hen i 26 Fod Vand, 51° 23' 12" N. Br. 4° 9' 47" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 43 c. 2 Kbl. NØ. t. Ø. hen i 23 Fod Vand, 51° 23' 21" N. Br. 4° 10' 12" Ø. Lgd.

I Farvandet ovenfor Bat er Spidstønde Nr. 43 flyttet c. 1 1/4 Kbl. Ø. 1/2 N. hen i 19 Fod Vand. 51° 21' 34" N. Br. 4° 18' 49" Ø. Lgd.

Ø.-Grænsen for den V.-lige røde Vinkel i Groenendijk lave Fyr gaar c. 2 1/3 Kbl. uden for Baaken med Ballon paa den gamle Høfde, og V.-Grænsen for den grønne Vinkel i Rilland lave Fyr gaar c. 1 Kbl. ovenfor Spidstønde Nr. 36.

Frankrig. Fyrskibet „Ruytingen“ er atter udlagt paa Station. Det viser rødt Et-Blink hver 20s. Flammens Højde: 38 Fod. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1/2 Minut afvekslende giver To-Stød og Et-Stød.

Reservefyrskibet er inddraget.

England. Fyrskibet „Inner Dowsing“. Den 1ste August 1902 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Inner Dowsing“. Taagehornet vil da give Et-Stød af 4s. Varighed hver 1 Minut. Naar et Skib kommer Fyrskibet nær, gives Signalet hyppigere, og kommer det i farlig Nærhed, gives en vedvarende Tone. 53° 19' N. Br. 0° 34' Ø. Lgd.

Tyne. Et Vrag ligger sunket i 12 Fv. Vand c. 2 Kml SØ. t. Ø. fra Tyne S.-Pier. 54° 59' N. Br. 1° 22' V. Lgd.

Coquet Island. Den 24de Juli 1902 oprettes Taagesignal ved Coquet Island Fyr. Der vil da hver 7 1/2 Minut blive givet Et-Knald. 55° 20' N. Br. 1° 32' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Ceinture des Hauts de la Rade. Den sorte Spidstønde Nr. 1 med Cylinder, Ceinture des Hauts de la Rade, er ombyttet med en sort Spirtønde, mærket ligedan, med Cylinder. 49° 30' 18" N. Br. 0° 2' 31" Ø. Lgd.

Carantan. Vraget, der laa sunket 1/2 Kml. N. for Tønde Nr. 1 i Passe de Carantan, er forsvundet. Afmærkningen er inddragen.

Aman-ar-Ross. Over Plateau d'Aman-ar-Ross er et Løb afmærket saaledes:

En sort Baake med Cylinder paa en Klippe 800 Alen NØ. fra Mean Feizoc. 48° 39' 29" N. Br. 4° 27' 15" V. Lgd.

En hvid Baake med to Balloner paa Klippen Men Plate, 400 Alen NØ. for den foregaaende. 48° 39' 33" N. Br. 4° 27' 5" V. Lgd.

En hvid Baake med Firkant paa Skrånten under Kerisoc Semafor. 48° 37' 36" N. Br. 4° 28' 7" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. La Perrière S. Paa Kysten S. for La Perrière er opført en midlertidig, hvid Baake med sort og hvid Trekant, i Linien Lorient Kirketaarn overet med La Perrière Fyr. 47° 43' 48" N. Br. 3° 21' 46" V. Lgd.

Gironde. Grave. Grave Fyrs kraftige Lysvinkel er nu forstørret til 5°, hvis Midte ligger i S. 45 1/2° Ø. fra Fyret.

Canada. St. Lawrence River. Barrett Ledge. Den rød og sort sribede Lys- og Klokketønde ved Barrett Ledge er nu malet rød, mærket „Barrett Ledge“ med hvidt. 47° 53' 11" N. Br. 69° 37' 5" V. Lgd.

Upper Traverse. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Bølgedyderen ved Upper Traverse er forandret til et hvidt Fyr med En-Formærkelser, Lys 16 S., Mørke 8 S. Flammens Højde: 45 Fod. Synsviddens 12 Kml. 47° 19' 55" N. Br. 70° 16' 10" V. Lgd.

Beaujeu Bank. Den hvide Lystønde ved Beaujeu Bank, ved Crane Island, er malet rød og sort vandret sribet mærket „Beaujeu Bank“. 47° 4' 11" N. Br. 70° 30' 37" V. Lgd.

Grosse Island. Den gule Lystønde ved Margaret Island Bank, der viser hvidt, fast Fyr, forandres til en rød Lystønde, mærket „Quarantine“ med gult, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. 47° 0' 25" N. Br. 70° 39' 0" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Potts Channel. Spidstønden Little Birch Island Point er ombyttet med en rød Klokketønde, der ligger i 29 Fod Vand, Lavvande.

Spiritønden Ram Island Point er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 2, som ligger i 17 Fod Vand.

En sort Spirtønde Nr. 1 1/2, Potts Point Ledge Tønde, er i 14 Fod Vand udlagt tæt ved Grunden, fra Potts Point i S. 35 1/2° V., og fra Haskells Island venstre Kant i N. 49° V.

Massachusetts. Fyrskibet „Shovelful Shoal“ Nr. 3, der ligger 1/2 Kml. Ø. for Grunden, er ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Det viser samme Fyr som Nr. 3. Taagesignal gives med Klokke eller Horn. Foruden en Ballon paa hver af Skibets to Master, har det en tredje Ballon paa et Stag midt imellem Masterne.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ SØ. Vraget 11 Kml. S. 54° Ø. fra Fyrskibet „Fire Island“ er uskadeliggjort. Dybden over Vraget er 20 Fv.

Hudson River. Tarrytown. Tarrytown faste Fyr, 1/2 Kml. SV. for Kingsland Point, Tappan Sea, paa Ø.-Siden af Hudson River, er forandret til et rødt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink.

New York Lower Bay. United States Dike. Baakefyr Nr. 3, c. en Kbl. SØ. for United States Dike Baakefyr Nr. 1, paa Ø.-Siden af Indløbet til Navesink og Shrewsbury Rivers, er revet bort af Isen. Fyret vil snarest muligt atter blive tændt.

New Jersey. Delaware River. Seventeen Foot Knoll. Seventeen Foot Knoll Lystønde Nr. 34, der viser hvidt Lys i 10 S., Mørke i 10 S. ved SV.-Enden af Marcus Hook Barre, er permanent ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 34.

Reedy Island. Ved Reedy Island ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne:

Ridge sorte Lystønde Nr. 17, der viser hvidt, fast Lys i 10 S., Mørke i 10 S., er udlagt i 21 Fod Vand ved V.-Siden af den nedre Ende af den nye, gravede Rende i Stedet for Spirtønden. Den ligger fra Reedy Island forreste Ledefyr i S. 7° Ø. og højre Kant af Baker Shoal opfyldte Grund i S. 71° V.

En rød Spirtønde, Stony Point Upper Tønde Nr. 16 C er i 19 Fod Vand udlagt paa Ø.-Siden af Løbet næsten ud for Skæringen af Reedy Island og Port Penn Ledefyrinier.

En sort Spirtønde Dredged Channel Midway Tønde Nr. 17 A er i 19 Fod Vand udlagt ved V.-Kant af den nye, gravede Rende, fra højre Kant af Baker Shoal opfyldte Grund i N. 67° V. og fra Reedy Island forreste Ledefyr i S. 8° Ø.

En sort Lystønde, Reedy Island Tønde Nr. 17 B, der viser hvidt, fast Fyr, er i 20 Fod Vand udlagt S. for og i Stedet for Reedy Island Spirtønde Nr. 17 paa V.-Siden og i Bøjningen af den gravede Rende, fra Finns Point bageste Ledefyr i S. 9° V., og fra Port Penn bageste Ledefyr i S. 53° Ø.

En rød Lystønde, Baker Shoal Upper Tønde Nr. 20 A, der viser rødt, fast Lys i 10 S., Mørke i 10 S., er i 21 Fod udlagt i Finns Point Ledefyrinier, fra Bagfyret i S. 6° V. og fra Port Penn bageste Ledefyr i S. 74° Ø.

South Carolina. Charleston. Cooper River. Drum Island Spit. En rød og sort vandret sribet Spidstønde, Drum Island Spit Tønde, er i 17 Fod Vand udlagt ved Enden af Grunden N. for Drum Island, fra Daniels Island højre Kant i S. 66° V. og fra St. Philips Kirketaarn i N.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa. Hillsboro River. I den N.-lige Forlængelse af Midten af den gravede Rende fra Hillsboro Bay til Hillsboro River er tændt to Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 44 Fod. Rød, pyramideformet Baake, der staar i 2 Fod Vand, tæt ved Hillsboro River V.-Bred. 27° 56' 41" N. Br. 82° 27' 35" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 59 Fod. Hvid, pyramideformet Baake, der staar i 4 Fod Vand paa den Ø.-lige Bred, 550 Alen N. 25° V. fra Forfyret. 27° 56' 51" N. Br. 82° 27' 40" V. Lgd.

Apalachicola Bay. Bulkhead Cut. Den røde Baake, hvorfra Bulkhead Cut bageste Ledefyr vises, er nu malet sort med hvide, vandrette Tremmer.

Mexiko. Vera Cruz. Ved Vera Cruz ere følgende Fyr tændte:

Et hvidt Fyr med To-Formærkelser paa den NØ-lige Bølgebryder. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævn: 10 Kml. Rødt Fyrtaarn.

Et hvidt Fyr med En-Formærkelser paa den SØ-lige Bølgebryder. Flammens Højde: 35 Fod. Lysævn: 6 Kml. Hvidt Fyrtaarn.

Der er ikke Vagt ved Fyrene.

Det røde, faste Fyr Puerta del Muelle Fiskal lyser nu Horisonten rundt.

Guadeloupe. Pointre à Pitre. Tønderne, som afmærke Løbet til Pointe à Pitre, skulle ombyttes med Lystønder saaledes: For Indgaaende ligger om Styrbord røde Tønder, der vise rødt Fyr, om Bagbord sorte Tønder, der vise grønt Fyr. Pladsen for Tønderne V. for Caye d'Argent og Ø. for Ilet à Cochons bliver uforandret, Tønden V. for Ilets à Rats flyttes 60 Alen og Tønden ved Ilet Monroux 130 Alen Ø. hen, nærmere til Land. I Løbet mellem Tønderne er den mindste Dybde 25½ Fod, Lavvande.

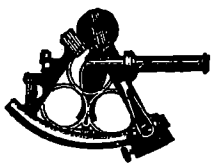
Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien SØ-Kyst. Kap Negrete. Ved Kap Negrete er udlagt Fiskeredskaber, som strække sig i S. 40° Ø. c. 1 Kml. ud for Kysten.

Tunis. Bizerte. Til Belysning af l'Anse de l'Amirauté, paa N.-Siden af Goulet du Lac de Bizerte, er tændte tre grønne og to røde, faste smaa Fyr. Man maa dog ikke stole ubetinget paa, at de brænde.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Paranagua i Brasilien og britisk Øst-Afrika ere erklærede for pestsmittede.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faa ssaavel i fast som flydende Consistens hos alle Iseakram- og Colonialhdl.
L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.



Nordisk Skibssalg-Bureau

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

Det betaler sig for
Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Generalforsamling.

Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Sømmandshjem i fremmede Havne.

Man tillader sig herved at indbyde Bidragydere, Medlemmer af Hjælpekomitéen samt andre for Sømændenes Vel interesserede til Møde Tirsdag den 13. Maj Kl. 7½ i Søofficersforeningens Lokaler, Bredgade 28.

Til Behandling foreligger Hovedbestyrelsens Indberetning om det hidtil foretagne, Vedtagelse af Love og Valg af Bestyrelse m. v.

Paa Komitéens Vegne:

V. Hansen,
Kontreadmiral.

C. Holbøll,
Kommandør, Kasserer.

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. Maj 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89½	90
Danmark		69½	70½
Norden		98	99½
Kjøbenhavn		84¼	84½
Carl		39½	40
Dannebrog	82	82¼	82½
Skjold		53¾	54¼
Urania	44	43¾	44
Union		89	89½
Dampsk. af 1896		82¼	82½
Østasiatiske	98¼	98	98½
Østersøen		100½	101½
Nordsøen		47	50
Torm		85	90
Vesterhavet		100	—
Gorm		87	—
Cimbria		85	100
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		99½	—
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uopsig. Stats		98½	99½
3½% Husejer Kreditk.		88¾	89¼
3½% Kbhvns Kreditf.		91	91½
4% — — — 2. Serie ..		96½	96¾
4% — — — 1. — ..		99	99¾
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.		91¼	91¾
4% — — — 6 — ..		96¾	97
3½% Landkreditk. 3 — ..		91½	92
Aktier.			
Nationalbank		143	143½
Privatbank	119½	¾	119½
Landmandsbank	125		125
Handelsbank		121	122
Grundejerbank		106	107
Burm. & Wain		81	81½
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.		111½	112
Bryggeri Aktier	105 — ¼ — ½ — ¾	105¾	106

Vekselkurser d. 6. Maj 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.22	18.19
Paris	72.40	—
Amsterdam	72.40	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. Maj 1902.

Russiske Noter	216.
4% Russiske Consols	100.20
3½% — — Boden Kredit	95.
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	96.75
4% — — — 1890	83.80

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

Forenede Dampskibsselskab 42,000, „Danmark“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 14,000, „Østasiatiske“ 34,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skibs- & Bygningsarbejde
 udføres hurtigt og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
 Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

R. CRAGGS & SONS

Limited,
 Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
 Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
 OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.
 BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

Telf. 863.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Vej kan skeines fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12^o/₁₀ Smørfedt
 à 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2^o/₁₀ Smørfedt
 à 63 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvalitet, som selv til varme Drikke smager som Smør og som i rørt Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt bedre end Mønne. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og uimodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN,** Colbjørnsensgade 12.

Telefon No. 26574. * Kjøbenhavn B.

(NB. Tidligere: Helgolandsgade 2.)

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
 anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

LANDMANDSBANKEN

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

Lauritz Andersen & Co.,
 Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Bekendtgørelse
 fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

31. Series

2den Trækning begynder **Onsdag** den 14de Maj 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 600 Kr.	1	Gevinst paa 1200 Kr.	1	Gevinst paa 600 Kr.
1	450 -	1	900 -	1	450 -
1	300 -	1	600 -	1	300 -
3	150 -	3	300 -	3	150 -
30	100 -	30	200 -	30	100 -
55	60 -	55	100 -	55	60 -
68	25 -	68	60 -	68	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1341	8 -	1341	10 -	1341	8 -

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 150 og 75 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden 225 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 5,025 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre Styk overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
 Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigt og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Fabrik for Bundmaling

til Jærn- og Træskebe & Baade.

Indregistreret



Varemærke.

Anerkendt dansk Fabrikat.

ANBEFALET AF ORLOGSVÆRFTET.

RASCH & CO's EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.

Telefon 5743.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.

Kjøbenhavn.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
 Lille Strandstræde 3.

CARL KRARUP,

Aalliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe, Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ & „Frithof“ udfører længere Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Olietøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekvipleringsforretning,
20, Østerbro 20.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skiberestauratører

Filial:

St. Strandstræde 43.

Joh. Føn's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

P. Schous

Skibshandel. Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

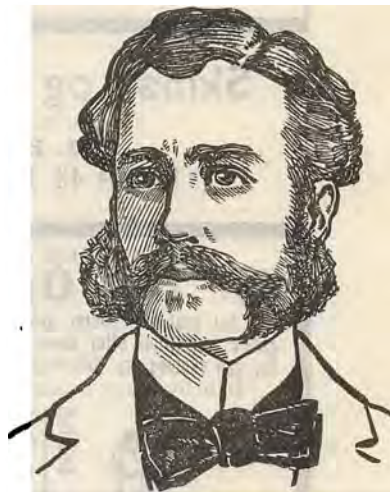
Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

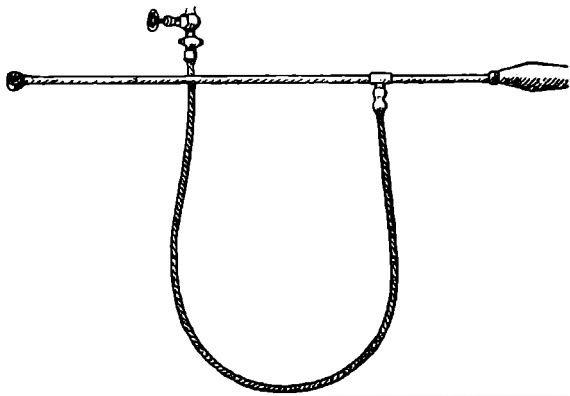
Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre, at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elixir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgnung efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktors Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgivet som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjerne-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbausende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjertesygge og Hæmorhoider kureres hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodumløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personsanseelse« hos Livets Elixir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom Du lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaaende Post.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".
Etableret 1850.
Hans Smith,
St. Petersburg".
Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".
Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Største Forretning i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampons og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 8580.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Brødr. Larsen,

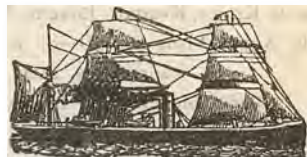
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndeole 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-
baanedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Gafé van Zandt,

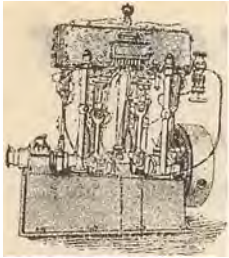
Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, usøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.



Telegr.-Adr.: Poulsons. * Telefon Nr. 31.

**Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.**

(N. J. Poulsons Eftf.) Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre
med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer.
Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres,
ligesom alle Slags Metallegninger.

Erbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

H. Steensen's

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 8. Maj 1902. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Tysklands Skibsfart. — Spørgsmaal og Svar. — Forholdene i Dysart. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20 % 80% 50%
Mindre end 1/2 Side 10 % 20% 40%

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 20.

Kjøbenhavn, Torsdag den 15. Maj 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



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

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Skibsklarerings- og Befragtningsforening.
Havarikommissionær.

Telegrammadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegrammadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.
W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, København.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

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

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Pedersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Lanterner med Certifikat, Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,

Læderstræde 9, København K.
Tel. 3681.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Trædes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Dampskibsrederne og Sø- og Havnearbejderne.

Udfaldet af den Kamp, der har været ført mellem Dampskibsrederne og de forenede Sø- og Havnearbejdere, erkendes fra alle Sider at være en utvivlsom Sejr for de første. Det er faldet i Dampskibsredernes Lod at føre det sikreste og stærkest virkende Slag mod de organiserede Arbejdere, som overhovedet er ført efter at disse blev den Magt i vort Samfund, som de er, og det er sandsynligt, at Redernes Sejr vil faa Følger ogsaa udenfor det Omraade, paa hvilket den vandtes, at den vil styrke Sammenholdet mellem Landets Arbejdsgivere og bringe Arbejdernes Førere til at overveje, om ikke den Taktik, de i en lang Aarrække har anvendt i den sociale Kamp, trænger til at afløses af en ny. Men hvorledes nu disse Forhold end vil udvikle sig, saa maa den forandrede Situation i Arbejdsforholdene indenfor Skibsfarten bevirke, at Rederne nu gør sig det klart, hvilken Politik der i Fremtiden skal være deres.

De senere Aars Arbejdskonflikter indenfor Skibsfarten har gennemgaaende betegnet en Række Nederlag for Dampskibsrederne. Saavel Havnearbejderne som Sømandene og Søfyrbøderne har gennem deres stærke Organisationer tilkæmpet sig en stedse bedre Stilling; deres Fagforeninger var blevne en Magt, som der fra Redernes Side regnedes med, og ikke alene i Spørgsmaalene om Hyrernes Størrelse, men i alle større eller mindre Spørgsmaal vedrørende Folkenes øvrige Forhold, havde Fagforeningerne en vidt rækkende Indflydelse. Hvis denne gunstige Stilling var blevet udnyttet med Maadehold, hvis Førerne i Fagforeningerne havde udviklet disse til Institutioner, med hvilke Rederne til enhver Tid kunde forhandle i fuld Forvisning om, at ogsaa de af Rederne repræsenterede Interesser blev respekterede, saa kunde Fagforeningerne have holdt deres Magtstilling og saa kunde der netop ved Hjælp af dem været opretholdt rolige Arbejdsforhold. Men Udviklingen har været en helt anden. Ikke alene i de her omtalte Fagforeninger, men i det hele taget i de danske Arbejders Organisationer har udviklet sig en Aand, der staar som en Hindring for et fornuftigt Samarbejde med Arbejdsgiverne. Disse opfattes som Arbejdernes erklærede Fjender, deres Bestræbelser for at forbedre Arbejdernes Kaar mistænkeliggøres, og kan man gennem Strejker ramme Fjenden, Arbejdsgiveren, saa bryder man sig ikke om, at det fælles Erhverv ogsaa rammes, selv om det er saa føleligt, at dets Levedygtighed svækkes. I Stedet for en stort anlagt Politik, der viste Forstaaelse ogsaa af Arbejdsgivernes Interesser, og der kun førte Krig, naar det gjaldt de store Principspørgsmaal, er Fagforeningernes Politik sunket ned til en for Arbejdsgiverne utaalelig Guerillakrig; de daglige Chikanerier, de idelige „Forhandlinger“ om de tusinde Bagateller — det er de Vaaben, hvormed Fagforeningerne Dag ud og Dag ind prikker til Arbejdsgiverne. For at svække Arbejdsgiverne gaar man saa vidt, at man begrænser den enkelte Arbejders Ydeevne; man siger til ham: Der maa ikke præstere for meget Arbejde i Arbejdstiden, saa selv om du kan præstere saa og saa meget, og selv om du derved tjener mere, saa maa du ikke gøre det. Det var Vaaben, der maatte føre til idelige Smaaafjendtligheder, idelig Uro, til den fortsatte og sikre Svækkelse af Arbejdsgivernes Stilling.

Vanskeligheden og i Længden Umuligheden af disse Forholds Vedvaren føltes maaske stærkest i Handelsflaaden, hvor de førte til Svækkelse af den Disciplin, der om Bord i Skibene er mere nødvendig end paa nogen anden Arbejdsplads. Efter at Havne- og Søarbejderne for nogle Aar siden opnaaede Overenskomster, der stillede dem gunstigere end forhen, valgte de som alle andre Fagforeninger en Taktik, der demoraliserede Folkene i Skibene, og der gjorde Samarbejdet med Rederne utaaleligt for disse ved Fagforeningernes idelige

Indblanding i Forholdet mellem Rederen og hans Folk. Det kunde ikke være tvivlsomt, at denne Taktik vilde skade og svække Rederne og gøre dem ude af Stand til at møde et fornyet Angreb. Det var i Erkendelsen heraf, at vi her i Bladet for noget over et Aar siden henledte Opmærksomheden paa den gunstige Stilling, som de engelske Skibsredere havde opnaaet gennem den af dem oprettede Shipping Federation, hvis Udvikling og Arbejdsmaade vi indgaaende beskrev. Det vil mulig have Interesse nu at gengive Slutningsordene af den paagældende Artikel, der findes i dette Blads No. 12 for d. 21. Marts 1901. De lød saaledes:

„Hvad der giver The Shipping Federation en ganske særlig Interesse udenfor England, er den Omstændighed, at Forholdene i alle større kontinentale Havne efterhaanden med Nødvendighed vil tvinge Skibsrederne til at danne Organisationer af denne Art. Med Arbejderbevægelsens hele Udvikling for Øje ligger dette klart for Dagen, og den Tid nærmer sig, da man vil naa til en Samvirken mellem Englands og Kontinentets Arbejdsgiverforeninger blandt Skibsrederne og mellem Kontinentets indbyrdes; Arbejderbevægelsens internationale Karakter vil fremtvinge en saadan Samvirken. Og selv om det næppe vil lykkes Kontinentets Skibsredere at gennemføre deres Organisation ganske som de engelske har gjort det — navnlig synes det lidet troligt, at man paa Kontinentet vil kunne overvinde den bestaaende Uvilje hos Arbejderne mod et Kontrolsystem som det i England etablerede — saa vil dog de Principer, paa hvilke The Shipping Federation er grundlagt, blive vejledende for Bevægelsen blandt Kontinentets Redere. Herpaa tyder den nylig, dels stedfundne, dels forberedte Oprettelse af lignende Organisationer i Holland og Frankrig. Og et Samarbejde mellem saadanne Organisationer paa Kontinentet og The Shipping Federation er det ganske utvivlsomt dennes Maal at fremkalde, og de Skibsredere her paa Kontinentet, der i Tide indser dets Nødvendighed og handler derefter, vil ikke staa værgeløse, naar Kampen melder sig for Alvor i Kontinentets Havne, og de vil, ved at have Ævnen til at forhandle med Søarbejdernes Organisationer som en med disse ligeberettiget Faktor, kunne hindre eller begrænse Konflikter, der ellers vil komme til at svide haardt baade til dem og til Skibsfarten i sin Helhed“.

Vi tror ikke, at der blandt de danske Redere den Gang næredes synderlig Interesse for den saaledes fremsatte Anvisning. I hvert Fald blev den Stemning for en Samvirken med Kontinentets Redere, der faktisk den Gang, og sikkert endnu, næredes i Shipping Federationens Ledelse, ikke udnyttet fra dansk Side. Det var først under Arbejdsvanskelighederne i indeværende Aar, at de danske Redere indledede Forhandlinger med Shipping Federation, og da Havnearbejdernes pludselige Arbejdsstandsning gjorde vore Rederes Stilling adskilligt vanskeligere, forelaa der ikke den Overenskomst med Shipping Federation, der hurtigt og antageligt med ringere Ofre end de nu bragte vilde have klaret Situationen for de danske Redere. At disse under Konflikten støttedes af den engelske Organisation i engelske Havne, betegner jo ikke det fast organiserede Samarbejde, som burde tilstræbes, men tyder paa den anden Side paa de engelske Rederes Villighed til at arbejde i Forening med udenlandske Organisationer. Har da ikke den nu udkæmpede Strid vist, at et saadant Samarbejde bør tilstræbes fra dansk Side og bør organiseres under faste Former? Det er jo kun ved Hjælp fra Udlandets, at Fagforeningerne besejredes, og i hvor langt højere Grad vil saadan Hjælp ikke være fornøden, naar vore Skibe under en ny Arbejdskamp boycottes i Udlandets, særlig i Englands Havne! Shipping Federation er i Kraft af sin fuldendte Organisation, sin

Styrke og sin arbejdervenlige Politik en Mønsterinstitution paa sit Omraade, og den tilkommer Førerskabet, naar den naturlige og nødvendige internationale Samvirken mellem Skibsrederne skal etableres. De danske Redere vilde indlægge sig stor Fortjeneste, om de med den sidste Tids Erfaringer for Øje nu gennemførte en fast Samvirken med den engelske Organisation.

Vi mener, som det vil fremgaa af det ovenfor anførte, at Dampskibsrederne var i deres gode Ret, da de nægtede at forny en Overenskomst med Fagforeningerne, der i Praksis ikke opretholdt, men var en Hindring for sunde og ordnede Arbejdsforhold i Skibene. Hvor helt anderledes stillede Sagen sig ikke for Matrosernes og Havnearbejdernes Vedkommende! De nedlagde uden Varsel og uventet Arbejdet og stillede Rederne i en Situation, der kunde have tilføjet dem og vor Skibsfart et uopretteligt Onde. Det er her, den faglige overordnede Arbejderorganisation, om den havde haft rigtig Forstaaelse af sin Opgave og sit Ansvar, burde have skredet ind. De samvirkende Fagforbund burde haft Forstaaelse af, hvad der gennem svære Kampe er fastslaaet, nemlig at en Arbejdsnedlæggelse som denne kræver en forudgaaende Krigserklæring, og de burde ikke have tilladt Sømændene at være Deltagere i et Overfald som det, der her fandt Sted. Men bortset nu fra, at dette Overfald ikke iværksattes for at værne nogen af Fagforeningernes Rettigheder, der ikke var truede, saa var den Holdning, som Rederne havde indtaget overfor Søarbejderne, en saadan, at Motiv til en Strejke som denne umulig kunde findes her. Folkenes Stilling er i de senere Aar faktisk blevet gradvis forbedret. Hyrerne er gaaet op og er adskilligt større end i de os omgivende Lande, Folkebekvemmelighederne om Bord søges i alle Nybygninger betydeligt forbedrede, Dampskibsrederi-Foreningen har været med til overfor Regeringen at tage Initiativet til en lovordnet Ulykkesforsikring for Besætningerne og har sammen med andre Søfartsforeninger fremmet et Arbejde, der i flere Henseender har haft Folkenes Vel for Øje. Unægtelig var Tidspunktet til en Aktion mod Rederne særlig uheldig valgt.

Naar nu denne Konflikt endte med Fagforeningernes absolute Nederlag, saa var Grunden ikke, at Rederne gik særlig vel forberedte ind i den. De havde, siden den sidste Strejke fandt Sted, kun foretaget ét Skridt for at befæste deres Stilling, nemlig Dampskibsrederi-Foreningens Indmeldelse i Arbejdsgiver-Foreningen, og da denne ikke kom til at gribe aktivt ind i Striden, er det et aabent Spørgsmaal, hvor stor Støtte, den kunde have ydet Rederne. Naar Rederne vandt en saa afgørende Sejr, saa var det ene, fordi deres Aktion lededes af en fast Haand, der uden Vaklen fastholdt det en Gang indtagne Standpunkt, indtil Slaget var tabt for Fagforeningerne og Redernes Program var gennemført i alle Enkeltheder. Rederne er da herefter i en Stilling, hvor de kan diktere Fredsbetingelserne; det bliver ene Redernes Sag at bestemme disses Indhold, og vi mener, at det vil være paa sin Plads at overveje dette, inden Betingelserne endelig fastslaaes.

Det er en Selvfølge, at Dampskibsrederi-Foreningen nu efter Sejren ubetinget vil fastholde det før Konfikten med Matroserne og Havnearbejderne indtagne Standpunkt: ikke at forhandle med Arbejdernes Organisationer, og i hvert Fald saa længe disses Ledelse ikke afgiver virkelige Garantier for, at en Samvirken med Rederne kan finde Sted med fuld Respekt for de Interesser, disse repræsenterer, er dette Standpunkt berettiget. Det forenede Dampskibsselskab fastholder nu det af Rederierne under Konfikten indtagne Standpunkt: ikke at ville have Fagforeningsmedlemmer i sin Tjeneste; det fordrer af sine Folk, at de ikke maa være Medlemmer af nogen Fagforening. Vi forstaar Situationen saaledes, at dette Stand-

punkt ikke er definitivt antaget af Dampskibsrederi-Foreningen, der under Konfikten kun besluttede ikke at antage Fagforeningsmedlemmer. Spørgsmaalet er altsaa, om Dampskibsrederi-Foreningen vil indtage det saaledes af Det forenede Dampskibsselskab for Tiden valgte Standpunkt, eller om den, og dermed ogsaa Selskabet, vil forlade det. Ved Afgørelsen af dette Spørgsmaal synes Hensyn, der under Konfikten naturligt traadte i Baggrunden, at maatte komme Betragtning.

Det vil selvfølgelig være af Betydning for Rederne ved den Taktik, de vælger at følge, ikke at bringe sig selv i en isoleret Stilling. Vi antager, at de vil bevare Forbindelsen med Arbejdsgiver-Foreningen, hvad Valget af Dampskibsrederi-Foreningens Formand til Medlem af Arbejdsgiver-Foreningens Bestyrelse ogsaa tyder paa. Men Arbejdsgiver-Foreningen er baseret paa ubetinget Anerkendelse af Arbejdernes Fagforeninger, med hvilke den har indgaaet bindende Overenskomster. Vi ser ikke, hvorledes en af dens Underafdelinger da vil principielt kunne nægte sine Arbejdere at danne Fagforeninger.

I Principet er det naturligvis ikke forkasteligt at danne Fagforeninger. Dampskibsrederne, Sejlskibsrederne, Skibsførerne, Maskinmestrene m. fl. kender af Erfaring de Goder, de derigennem erhverver sig, og de vilde næppe godvilligt opgive Fagforeningstanken. Og vilde det overhovedet i Længden være muligt at hindre Fagforeningers Dannelse? I det forløbne Aarhundredes Midte knuste de engelske industrielle Arbejdsgivere fuldstændigt Trade Unions og paatvang deres Arbejdere Forpligtelse til ikke at være Medlemmer af dem; men Trade Unions opstod igen og ingen engelsk Arbejdsgiver kan nu tænke sig at nægte sine Folk at tiltræde dem. Og Fagforeningen kan jo fremtræde under mange Former, f. Eks. som Syge- og Begravelseskasser, Understøttelseskasser m. m., som næppe nogen vil nægte at anerkende; men Grænsen mellem disse og det, man nu almindelig forstaar ved en Fagforening, er ikke skarp. Fagforeningstanken kan da næppe i Længden holdes nede, men Arbejdsgiverne kan værne sig mod Fagforeningernes Overgreb, og de kan nægte at træde i nogetsomhelst Forhold til dem.

Med Rette anser vi her hjemme England for Mønsterlandet paa det her behandlede Omraade. Men de engelske Trade Unions anerkendes ubetinget af Arbejdsgiverne og, hvad her jo har særlig Betydning, Shipping Federation blander sig slet ikke i Spørgsmaalet om, hvorvidt Matrosers, Fyrbødere eller Havnearbejdere er Medlemmer af Trade Unions eller ikke. Den siger: Vi har intet at gøre med Fagforeningerne og vil ikke have det, men om vore Folk er Medlemmer af dem eller ikke, er os uvedkommende. Og hvis den gik videre og nægtede Folkene denne Ret, vilde den komme i en Konflikt med den almindelige Opinion i England, i hvilken den vilde ligge under. Mellem Regeringen (Board of Trade) og Fagforeningerne opretholdes et godt Samarbejde, der for nylig gav sig Udslag i, at den nuværende, udpræget konservative engelske Regering valgte den bekendte Arbejderfører Havelock Wilson til Medlem af en Skibsfarts-Kommission.

Her i Danmark endelig anerkendes Fagforeningerne jo af Staten og af Arbejdsgivernes officielle Repræsentation.

Vi har ment at burde fremdrage disse Hensyn, inden Dampskibsrederi-Foreningen definitivt tager Stilling i Spørgsmaalet om Matrosers og Fyrbødernes Ret til at være i Fagforeninger. Det synes os at være af største Betydning, at Dampskibsrederne nu, da de staar i en saa stærk Stilling, enes om en fælles og bestemt Fremtidspolitik i Arbejderspørgsmaalet. De Efterretninger, de sidste Dage har bragt fra Norge og Tyskland, viser, at dette Spørgsmaal, inden man venter det, kan faa Aktualitet for Rederne her hjemme paa mere end én

Maade. Det gælder da at vælge en Politik, der kan bære ikke alene i Øjeblikket, men i den Fremtid, hvor mangehaande ny Vanskeligheder kan opstaa.

Situationen, som den nu foreligger, er denne: Dampskibsrederne har ved en dygtig gennemført Aktion sprængt Fagforeningerne og har derved borttryddet en Hindring for rolige Arbejdsforhold i Skibene og Havnene. Spørgsmaalet, der derefter frembyder sig, er dette: Er det ikke i Redernes og Skibsfartens Interesse, at noget nyt og bedre sættes i Stedet?

Kjøbenhavn, d. 15. Maj 1902.

Den tyske Rigsdag har, som kort omtalt i vort sidste Nummer, vedtaget et Lovforslag, der fastsætter ny Regler for Forholdet mellem Reder og Mandskab. Det ventes sikkert, at Forslaget vil blive til Lov i alt væsentligt i den nu vedtagne Form. Endnu foreligger det altsaa ikke i sin endelige Skikkelse, og vi indskrænker os til om dets Indhold at anføre nogle Udtalelser og Oplysninger i „Fairplay“.

Social-Demokraterne har under Forslagets Gang gennem Rigsdagen gjort talrige Forsøg paa at ændre det i Overensstemmelse med deres Anskuelser. Gennemgaaende er dette dog ikke lykkedes, men trods de Protester, som Arbejderpartiet nu rejser mod Forslaget, har de dog Grund til at være tilfredse med det. Nogle af Bestemmelserne har særlig Interesse. Det fastsættes saaledes, at naar et Skib ligger i Havn, maa Besætningen ikke arbejde mere end 10 Timer daglig, i Troperne kun 8 Timer, undtagen i Nødstilfælde, og at Arbejde, hvis Udførelse ikke er paatrængende nødvendigt, skal betales som Overarbejde. Naar et Skib udklareres paa en Søndag, skal Arbejdet betales som Overarbejde, hvis det udstrækkes ud over den i Loven fastsatte Grænse for en Dags Arbejde: 8 Timer. Naar en af Besætningen bliver syg, er Rederen ansvarlig for hans Pleje i 6 Maaneder i Stedet for, som hidtil, i 3 Maaneder. Rederne forpligtes til for egen Regning at hjemsende Hyre til Folkenes Slægtninge, dog kun til tyske. Naar det oplyses, at et Skib er bestemt til et pestsmittet Sted, og en Mand af Besætningen ikke vidste dette, da han tog Hyre om Bord, har han Ret til at faa udbetalt en Maanedes Hyre og blive afmønstret, hvis Rederen, da Forhiringen fandt Sted, vidste, at der var smitsom Sygdom i Bestemmelsehavnen. — Efter at Forslagets enkelte Paragrafer var behandlede, vedtoges en Resolution, der opfordrede Regeringen til snarest muligt, paa Grundlag af de i Handelsflaaden (af Nordd. Lloyd) foretagne praktiske Forsøg med Hensyn til Dybgaaende og Fribord, at forelægge et Forslag om offentlig Tilsyn med Skibes Sødygtighed, Lastelinje, Bemanding, Proviantering etc. Endelig forkastedes Forslag om nu at fastsætte en Ladelinje. — Forslaget vedtoges med stort Flertal. Social-Demokraterne stemte alle imod.

I tyske Søfartskredse betragter man den ny Lov med Mistillid. Man frygter, at selv om de store Rederier ikke vil føle de ny Byrder, den paalægger, vil de mindre Østersø-Rederier blive ramte haardt. I Søfartsbladene gøres det gældende, at Loven vil svække Disciplinen om Bord i Skibene. Social-Demokraterne er ganske vist tilsyneladende utilfredse med Loven, men i Virkeligheden anser de den ganske sikkert for et Fremskridt og lever i Haabet om, at den næste Rigsdag, i hvilken de er sikre paa at møde talrigere, vil gaa endnu videre.

Det vil af disse Antydninger af den ny Lovs Indhold ses, at den betegner et Skridt paa den Bane, som England betraadte, da det begyndte at give Love med det Formaal at beskytte Søfolkene. Loven maa i høj Grad interessere ogsaa den danske Søfartsverden, navnlig fordi vor sociale Lovgivning som Regel dannes efter tysk Forbillede. Med dette for Øje bør de danske Redere

væreaarvagne overfor Udviklingen i vort Naboland og i Tide tage Stilling til disse store Reformspørgsmaal. Thi selv om der intet var at frygte af saadanne Love, saa kan de dog, om ikke ogsaa Rederne paatrykker dem deres Stempel, svække Skibsfartens Konkurrenceevne føleligt.

Efter Sø- og Havnearbejder-Strejkenes Afslutning maa saavel Havnearbejdernes som Matrosernes og Søfyrbødernes Fagforbund betragtes som sprængte, uden at være egentlig opløste, idet Forbundenes Bestyrelser har tilladt deres Medlemmer at træde ud af disse, hvis dette fordres som Betingelse for at faa Arbejde. Et stort Antal Sø- og Havnearbejdere er med Forbundenes Understøttelse afrejste til Udlandet for at søge Arbejde. De danske Redere har hidtil kun antaget faa, idet her endnu befinder sig et stort Antal af de under Strejken ankomne udenlandske Arbejdere.

Fra Ledelsen af den store transatlantiske Dampskibsring foreligger nu en Redegørelse for Detaljer i den afsluttede Overenskomst. Den bringer imidlertid ikke meget nyt ud over, hvad allerede var kendt. Det konstateres, at de finansielle Enkeltheder er ordnede saaledes, at britiske Interesser sikres en meget indflydelsesrig Stilling. Dette gælder ikke mindst for White Star Lines Vedkommende, og de Skibsbygningsinteresser, som denne Linje repræsenterer (den er nøje knyttet til Harland & Wolffs berømte Værft i Belfast), synes ved Overenskomsten at ville faa en særlig gunstig Stilling, idet en væsentlig Del af de Nybygninger og Reparationer, der vil blive foretagne for den ny Ring, vil komme Værftet til Gode.

Der fremkommer selvfølgelig stadig en stor Mængde Udtalelser om Dampskibsringen og dens Virkninger. Gennemgaaende betragter man den i England med større Tillid end straks ved dens Oprettelse, og man ser i den Omstændighed, at en saa væsentlig Del af dens Kapital er paa engelske Hænder, en Garanti for, at De forenede Stater ikke faar en alt overvejende Indflydelse i Ringen.

Under Navn af Est Asiatique Francais er dannet en ny Dampskibslinje mellem Frankrig og Østasien, der vil komme til at staa i nær Forbindelse med Østasiatisk Kompagni her i Byen. Aktiekapitalen bliver 10 Millioner Francs; omtrent Halvdelen af den er overtaget i Danmark og Sverrig. I Bestyrelsen faar Østasiatisk Kompagni to Repræsentanter, Etatsraad H. N. Andersen og Admiral Richelieu, og det kendte franske Dampskibsselskab Messageries Maritimes ligeledes to. Østasiatisk Kompagnis Dampner „Annam“ overgaar til det ny Selskab, hvis Generalagentur i Østen det danske Kompagni overtager.

Østasiatisk Kompagni har saaledes nu afsluttet Overenskomster om fast Samarbejde baade med et stort russisk og et stort fransk Dampskibsselskab. Nogle Oplysninger om dette sidste vil i Øjeblikket have Interesse. Messageries Maritimes ejer 62 Dampere med en samlet Brutto Tonnage af c. 102,000 Tons. En stor Del af disse er gamle Skibe og ikke „up to date“, men en Del hører til de moderne „Liners“; ikke mindre end 11 maaler over 6,000 Tons Brutto og flere andre fra 5—6,000 Tons. Selskabet har regelmæssige Linjer til Indien, Ceylon, Kina, Australien og andre Pladser i Østen, fremdeles fra Marseilles til Algier og andre Middelhavshavne. Det er det eneste større Dampskibsselskab, der selv bygger sine Skibe; de fleste af dem er byggede paa dets Værfter ved La Ciotat.

Østasiatisk Kompagni ejer, naar „Annam“ nu overgaar til det franske Selskab, for Tiden kun 1 Dampner, nemlig „Siam“. Men det russisk-østasiatiske Selskab,

med hvilket Kompagniet staar i nær Forbindelse, ejer 4 Dampere med en Brutto Tonnage af c. 20,000 Tons.

Folkethingets Udvalg har afgivet Betænkning over det Lovforslag, der gaar ud paa en Nedsættelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer, hvis Indhold vi udførligt har refereret her i Bladet. Udvalgets Flertal anbefaler Forslagets Vedtagelse, men stiller et Ændringsforslag, gaaende ud paa, at for Skibe, som ved Lovens Ikrafttræden allerede er købte eller bestilte i Udlandet, skal der svares Told efter de nu gældende Bestemmelser, idet det forudsættes, at den nuværende Told ved Bestillingen er tagen i Betragtning. Det foreslaar desuden tilføjet en Bestemmelse om Toldfrihed for Melassefoder. Mindretallet tiltræder det første, men ikke det sidste Ændringsforslag. Forslaget er nu vedtaget i Folkethinget og gaet til Landstthinget.

Ved Toldlovforslagets tredje Behandling i Folkethinget iforgaars bragtes Sø- og Havnearbejderstrejken paa Tale og gav Anledning til en kort Diskussion, der kan resumeres saaledes: Hr. Philipsen af Venstre-Reformpartiet angreb stærkt Redernes Beslutning om ikke at beskæftige Fagforeningsmedlemmer, men desavoueredes af sit Partis Ordfører, Hr. Ingv. Jensen, der i de sidste Aars Udvikling af Arbejderforholdene saa en Forklaring af Strejkens Udfald. Social-Demokraterne angreb selvfølgelig i de hæftigste Ord Rederne og forekastede Regeringen, at den burde have grebet ind; de afvistes paa dette Punkt af Finansministeren. — Lovforslaget vedtoges med 72 Stemmer mod 6.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Af væsentlige Mangler ved Navigationsundervisningen blev der i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 19 særlig fremhævet den stærke Konkurrence, der hersker mellem de mange private Skoler, og den Kendsgerning, at der ikke tages tilstrækkelig Hensyn til, om Eleverne har Ævner og Modenhed til at udfylde de ansvarsfulde Pladser, som Eksamen giver dem Adgang til, men at de kun bliver underkastet en overfladisk Bedømmelse.

Et moderne Dampskib med Ladning har ofte en Værdi af flere Millioner Kroner, foruden at dets Besætning med Passagerer muligvis tælles i hundredvis. Ansvar for denne store Kapital og alle disse Menneskeliv ligger i Navigatørernes Hænder, saa snart Skibet har forladt en Havn; er det da ikke nødvendigt og naturligt, at der ved Valget af disse Mænd bliver vraget lidt, og at ikke enhver aandelig Undermaaler faar Lov at paatage sig et Ansvar, der ligger langt over hans Kræfter?

Den nuværende Ordning er, som tidligere fremhævet, absolut uheldig og tjener til at sænke Navigatørstandens sociale Niveau, som tværtimod i høj Grad kunde trænge til at hæves.

Mange vil maaske tænke, at denne Fremstilling af Forholdene er overdreven og spørge efter Beviserne; dertil kunde svares: Beviserne ligger i Søforklaringerne og i de Erfaringer, der gøres om Bord i Skibene med mange af de fra Navigationsskolerne dimitterede Navigatører; mere behøves der ikke for at berettiggende den fremførte Paastand, at enhver Undermaaler kan opnaa Prædikamentet „Navigatør“. At den vordende Navigatør

paa én Gang kan tage alle de Eksaminer, der i Fremtiden skulde kvalificere ham til at overtage selv de største Kommandoer i Handelsmarinen, er ogsaa højst uheldigt; thi naar de unge Sømænd, efter at have opnaaet de i Søløven foreskrevne 5 Aars Søfart for Erhvervelsen af Styrmandsbeviset, melder sig paa Navigationsskolerne, er de i Reglen 20 à 25 Aar gamle, og fra de forlod Skolen i deres 14de—15de Aar har de kun haft Tid til at tænke paa deres praktiske Uddannelse; de i sin Tid erhvervede, som oftest sparsomme Skolekundskaaber er glemte, Hjernen har paa en Maade ligget brak i disse Aar og skal først vænnes til at arbejde; med andre Ord: De unge Sømænd skal først lære at tænke selvstændig. Mon det ikke vilde være heldigere for dem, om de i Stedet for at blive proppet med saa frygtelig meget, som 1ste Afsnit i „Lov om Styrmandseksamen“ forlanger, blev tvungne til at tage det i 2 Portioner med lidt Sejlads i Mellemtiden. 1ste Del kunde saa være en Slags Forberedelse, der f. Eks. kvalificerede til at være 2den Styrmand i store Skibe og 1ste Styrmand og Skipper i mindre Skibe. 2den Del burde derimod indbefatte den egentlige Skibsførereksamen. Blev der saaledes lagt et Aarstids Sejlads som Styrmand mellem de to Dele af Eksamen, vilde den unge Sømmand faa Tid til at fordøje, hvad han lærte i 1ste Omgang, samtidig med at det vilde anspore ham til paa egen Haand at studere videre og give ham Lejlighed til at anvende i Praksis det, han lærte paa Skolen, hvilket vistnok er den sundeste Maade at lære Navigation paa.

Foruden disse to Dele af Styrmandseksamen burde der tillige være en ekstra Eksamen, som forudsatte et større Maal af Kundskaber og Udvikling, og som de enkelte, der havde Lyst og Ævne til at naa frem i første Række, kunde gennemgaa; herved vilde der med Tiden kunne skabes et Elitekorps af Navigatører, som kunde bidrage til at hæve Standen, og som sikkert tillige vilde blive en mægtig Spore for de unge, begavede og energiske Navigatører.

Der har været klaget saa meget over, at vore mindre Sejlskibe manglede Tilgang af Navigatører; dette Savn vilde blive afhjulpet, dersom det blev en Fordring, at de unge Sømænd skulde sejle et Aarstid som Styrmand efter at have gennemgaaet første Afdeling af Styrmandseksamen; altsaa vilde denne Ordning ikke alene gavne vore Navigatørers Uddannelse, men ogsaa være en stor Støtte for vore mindre Sejlskibe, der sikkert fortjener, at der bliver taget alt muligt Hensyn til dem, naar man ser hen til den sejge Energi og ubestridelige Dygtighed, hvormed der navnlig i nogle af vore Provinsbyer bliver arbejdet for at opretholde og udvikle denne Gren af vor Skibsfart, som tillige har saa stor en Betydning for vore vordende Navigatørers praktiske Uddannelse.

Til Navigationsvæsenet bliver der af Staten aarlig bevilget c. 77,000 Kr.; i Følge den af Kommissionen i 1886 udarbejdede Opgørelse af Udgifterne ved en Statsnavigationsskole, beregnet paa at optage 240 Elever, vilde disse blive c. 56,000 Kr., og for denne Sum vilde Skolen tillige blive i Stand til at yde gratis Undervisning til 1ste Del af Styrmandseksamen. Denne fri Undervisning maatte ganske naturlig have til Følge, at der blev større Tilgang af unge uformuende Sømænd. Statsnavigationsskolen vilde paa Grund af sin uafhængige Stilling anderledes end de private Skoler kunne tage Hensyn til Ævner og Modenhed og kunne give de vordende Navigatører en ensartet og til den almindelige Udvikling svarende teoretisk Uddannelse. Mange brave og praktisk dygtige Sømænd, som ikke havde Ævner eller Energi til at tage 2den Del af Styrmandseksamen, vilde ganske simpelt enten blive nødte til eller af sig selv nøjes med 1ste Del og vilde kunne danne en Stab af udmærkede, praktiske Navigatører for vore mindre Sejlskibe; thi ingen vil sikkert benægte, at der hører

flere Ævner og Kundskaber og mere Udvikling til at være Kaptajn paa en 10,000 Tons Damper end paa et 200 Tons Sejlskib.

H. P. Berg.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. No. ^{39/}1901, afsagt d. 7. Maj 1902. Købmand Christen H. Rasmussen, Marstal, mod Skibshandler Charles Hvilsom, Kjøbenhavn.

Skibshandler Hvilsom havde faaet Fuldmagt til at sælge Skonnert „Marie“ af Hjørring, naar Skibet ankom til Marstal, hvis der kunde faas 22,000 Kr. for det og Salget kunde ske inden Torsdag Morgen eller Formiddag d. 27. Sept. 1900. Den 24de telegraferede Hvilsom til et Firma i Marstal, i hvilket Købmand Christen H. Rasmussen var Parthaver, at han havde „Marie“ haandfast til 22,000 Kr., hvilket han bekræftede i et Brev af 25. s. M. Den 26de telegraferede Rasmussen: „Hvor længe maa herliggende „Marie“ faas haandfast til 22,000 Kr.“, hvilket Kl. 4 samme Dag af Hvilsom besvaredes med: „Marie“ maa accepteres fast iltegrafisk; herværende svensk Køber venter Ordre til at acceptere fast.“ Kl. 7 samme Dag telegraferede Hvilsom yderligere: „ingen Forretning svensk Køber; accepterer De?“; hvorpaa Rasmussen svarede telegrafisk Kl. 8.46: „Marie“ accepteret 22,000 Kr. mod fri Bundbesigtigelse.“ Kl. 9.43 telegraferede Hvilsom til en Hr. Sejer i Marstal, som han ellers benyttede som Agent: Henholdende Kaptajn Tofts — o: „Maries“ Kaptajns — Haandgivende Dem accepteres „Marie“ fast 22,000 mod Bundbesigtigelse; Købesummen kan deponeres“. Den næste Morgen Kl. c. 8 gik Hr. Sejer med 2 Vidner om Bord i „Marie“, for at meddele Kaptajnen det nysnævnte Telegram, men Kaptajnen vilde ikke indlade sig med ham. Samme Morgen telegraferede Hvilsom til Rasmussen: „Afvent nærmere „Marie“; imidlertid erfarede Rasmussen, at Kaptajnen samme Dags Morgen havde solgt Skibet til en anden Reder i Marstal efter direkte Forhandling, og han telegraferede da om Eftermiddagen til Hvilsom: „Jeg fastholder „Marie“ ifølge vekselde Gaarstelegrammer.“ Hvilsom telegraferede Kl. 5.57: „Begrundet Bundbesigtigelsesforholdet Deres Accept ikke definitiv; Brev“. Rasmussen telegraferede Kl. 8.23: „Jeg og Medredere nødsages under Forholdene fastholde „Marie“; har erkyndt (!) Deres Sejers Telegramvekslen indbefattede Bundbesigtigelsen samt De accepterede vort Accepttelegram gennem Sejer.“

I det af Hvilsom samme Aften (d. 27de) afsendte Brev skrev han, at Skibet var haandgivet ham eller Hr. Sejer til den Dag for 22,000 Kr., men at han, da Sagsøgerens Accept ikke havde været definitiv, idet der var betinget fri Bundbesigtigelse, endnu ikke vidste, om den kunde føre til Forretning, samt at „Maries“ Kaptajn, hvad Rasmussen vel havde hørt, havde solgt Skibet inden Hvilsoms Haandgivnings Udløb til en anden Køber i Marstal, men at han (Hvilsom), hvis det var sket definitivt, selvfølgelig ikke vilde finde sig deri, men straks foretage retslige Skridt. Under den senere Meningsudveksling udtalte Hvilsom, at hans Sagfører havde sagt, at han kun kunde søge Kaptajnen eller Rederiet til Erstatning af Kommission, med mindre han under en af Rasmussens anlagt Sag blev dømt til at betale Erstatning til denne.

Den 28. Maj 1901 anlagde Rasmussen Sag imod Hvilsom og gjorde gældende, at han d. 26. September havde accepteret Hvilsoms Tilbud om Købet af Skibet fast, at Hvilsom følgelig havde været pligtig at skaffe ham Skøde paa Skibet og det omgaaende, og at Hvilsom følgelig maatte betale ham Erstatning for det Tab, han havde lidt ved ikke at blive Ejer af Skibet, hvilket Tab

han ansatte til Kr. 2,000. Hvilsom paastod sig frifundet, subsidiært Erstatningen fastsat ved Skøn.

Retten fandt nu, at Hvilsom burde blive at frifinde, medens Sagens Omkostninger burde hæves. Det maatte antages, at Hvilsom var uden al Skyld i, at Skibet blev solgt til en anden — Grunden hertil mentes at være, at Kaptajnen vilde være fri for at betale Provision til ham —, og det kunde ikke siges, at han havde bibragt Rasmussen nogen urigtig Forestilling om, at Kaptajnen eller Rederiet, medens Forhandlingerne stod paa, var afskaaret fra at sælge Skibet til en anden. Sagsøgerens Accept af 26. Septbr. kunde endvidere ikke siges at være fast og endelig under Hensyn til Tilføjelsen om Bundbesigtigelse, idet det ikke kunde siges, at denne Betingelse, om end ganske almindelig ved Skibssalg, var selvfølgelig og grundet i fast Kutyme, ligesom det heller ikke kunde siges, at Hvilsom ved sin Optræden d. 27. Septbr. havde vist, at han var enig heri.

Hvilsom blev saaledes frifunden og Sagens Omkostninger hævede.

Fragtmarkedet.

Det er nu fastslaaet, at den Bedring, som saa mange havde ventet, at Foraaret skulde bringe, er fuldstændig udebleven, ja ikke en Gang nok med det, men Tilstanden paa Fragtmarkedet er for Øjeblikket faktisk endnu slettere end den var i Vinter. Det er ligegyldigt, hvilket Marked man tager, næsten overalt er Raterne lavere end de var i de værste Vintermaaneder, da man endda troede, at Bunden var naaet, men det har jo desværre vist sig, at de skulde falde yderligere. Vi skal blot med nogle Eksempler anføre, hvad Fragterne var i Midten af Januar, sammenlignet med, hvad der kan opnaas nu, altsaa f. Eks. Bombay til udsøgt evropæisk Havn 15/6 i Januar mod 13/ à 13/6 nu, fra Rispladserne 22/6 mod højst 20/ nu, Odessa til udsøgt Havn 9/ à 9/6 mod 7/6 à 8/ nu, La Plata (øvre Del af Floden) c. 17/6 mod 12/6 nu, Nordamerikansk Golfhavn c. 10/ paa Netto Charter mod 9/ à 9/3 nu, Baltimore til Genua c. 9/ pr. Ton Kul mod 7/9 nu, Libau til London 9/ à 9³/₄ d. Havrebasis mod 8¹/₄ nu, Kul fra Forthet til Kiel 4/6 à 4/7¹/₂ mod 4/1¹/₂ à 4/3 nu, Tynen/Malmø 4/6 mod 3/9 à 4/ nu. Der kunde nævnes endnu mange Eksempler, men desværre næsten ingen paa en Opgang. Det mest iøjnefaldende Tilfælde paa en Opgang er, at der for Kul fra Wales til River Plate nu kan faas 4/ mere end i Januar, men saa er til Gængæld Hjemfragterne 5/ lavere, og Slutresultatet bliver altsaa alligevel 1 sh. til det værre paa Rundturen. Værre bliver det med Østen og Østersøen, hvortil Kulfragterne nærmest er lavere end i Januar, samtidig med at Hjemfragterne ogsaa er faldne. Var der for fire Maaneder siden saa megen Tale om Oplægning, som ogsaa for en stor Del blev iværksat, ikke alene i Udlandet, men ogsaa her i Danmark, saa skulde man efter det foregaaende dog synes, at der var saa meget større Anledning til at lægge op nu, men ikke alene gøres dette ikke, men den oplagte Tonnage sættes i Fart igen. Selvfølgelig er der for en Del af de Dampere, som var oplagte, sluttet Fragter den Gang, Raterne var højere, saaledes at der bliver noget tilovers, men der er sikkert ogsaa mange Baade, som nu sejler igen, og som maa nøjes med Dagens usle Rater, hvorved de kun sætter Penge til. Det havde for disse Baade været langt bedre, om de var bleven liggende fortøjet, hvor de laa. Nu, da vi gaar Sommeren i Møde, er der vist ingen, der binder fast igen, hverken her eller i vore Nabolande, selv om der ved Oplægninger sættes mindre til end ved at sejle.

Det østlige Marked er stadig svagt, og med en

Mængde ubefragtet Tonnage i Sydafrika søger Befragterne yderligere at trykke Raterne. Fra Rispladserne er 18/9 à 20/ pr. Maj/Juni det yderst opnaelige, og fra Calcutta er der sidst betalt 18/6 pr. Maj til udsøgt Havn. Bombay slutter næsten intet, derimod har Kurrachee fragtet en Del Juni Tonnage til c. 13/9 udsøgt Havn. For Sukker fra Java til U. S. er der sluttet nogle Dampere til 22/ à 23/ pr. Maj/Juni. Kulfragterne fra Calcutta er lavere paa Basis af 4¹/₂ Rupees til Bombay.

Sortehavet, Donauen og Azoff er alle lavere. Forventningerne om forøgede Korntilførsler og en deraf følgende livligere Efterspørgsel efter prompt Tonnage er ikke slaaede til. Det højst opnaelige for Maj Tonnage fra Donauen er derfor nu kun 10/ à 10/6 til L. H. A. R. for „handy“ Tonnage, medens større Baade maa nøjes med 6 d. mindre. Fra Sulina er Begæret taget stærkt af; sidst betalte Rate er 9/6 à 9/9 N. C. Odessa har yderst lidt at byde paa, derimod begynder Azoff at vise lidt Liv. Fra Taganrog er betalt 9/6 „any“, 10/ Hamburg, 10/6 Bergen, og for Salt fra Arabat Bay til St. Petersborg sluttedes en prompt Baad til 16/ pr. Ton.

Middelhavet har ingensomhelst Bedring at opvise. Der fragtes mest for Erts, og for denne Artikel betinges 6/ Elba/Glasgow, 6/3 Sevilla/Boness, 7/6 Seriphos/Glasgow, 10/6 Huelva/Savannah eller Charleston, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 6/3 à 6/6 Bona/Rotterdam, 6/7¹/₂ Glasgow, 8/9 Sfax/Kings Lynn, 9/3 Gøteborg, og for Esparto 13/ Tunis Kysten/Glasgow, 12/6 Oran/Tayport, 12/ Bona/Leith. Ertsraterne fra Bilbao har en lille Stigning at opvise til Cardiff, hvortil sidst er betalt 4/; andre Destinationer er uforandrede som følger: Rotterdam 4/10¹/₂, Stockton 5/, Barrow 5/3, Middlesbro eller West Hartlepool 4/10¹/₂, Whitehaven 6/4¹/₂, Dunkirk 5/.

Nordamerika er igen mattere, naar lige undtages Træpladserne fra Golfen. Ellers er der overalt en stærk Knaphed paa Ladninger, og Raterne bliver slettere og slettere. For Deals fra St. John til Englands Vestkyst er 35/ det højst opnaelige og fra St. Lawrence 37/6. Fra Westbay til Barrow eller Manchester er betalt 35/ pr. Juni/Juli og fra Quebec til Tyne og Wear 40/, Option Tømmer 60/. Kulfragterne er lavere med Afslutninger fra Philadelphia, Baltimore, Norfolk eller Newport News til 7/9 Genua eller Marseille. Befragtningerne for Fosfat og Bomuld ligger ganske stille. Tømmerfragterne fra Golfen kan ikke siges at være rigelige; der er pr. Maj/Juni sluttet til 80/ à 82/6 for henholdsvis en og to Lossepladser U. K. eller Kont., og pr. Juli er betalt 85/ til 2 Havne. For Timecharter fragtes yderst lidt; Raten er 3/3 pr. Ton Dødvægt for store Baade til almindelig transatlantisk Fart.

La Plata har svært ved at fordøje al den Tonnage, der efterhaanden bliver disponibel, og Raterne er lavere i Ugens Løb. Fra Rosario eller San Lorenzo Grænsen betinges for prompt Tonnage højst 12/6 O. C. og fra Bahia Blanca 10/6. For Quebrachotræ fra Colastine er sidst betalt 16/6 pr. Juni/Juli til U. K. eller Kont.

Østersøen holder sig uforandret flov. Fra de Pladser, som er tilgængelige, er Laster meget knappe og Raterne elendige, hvorfor Genaabningen af Kronstadt og Træpladserne i Golfen ventes med Længsel, da man haaber, at dette vil bidrage til mere Fasthed over hele Linjen. Det ventes, at de første Baade vil naa ind til Kronstadt i Løbet af Ugen, omendskønt der skal være megen og svær Is i Golfen. I de sidste fire Aar kom de første Dampere ind til Kronstadt henholdsvis d. 6. Maj, 29. April, 10. Maj og 3. Maj, og i 1896 endog den 20. April, hvoraf fremgaar, at Genaabningen i Aar finder temmelig sent Sted. Der ligger en Masse Dampere og venter paa at slippe ind, vel mindst omkring et halvt Hundrede, og mange af disse vil lide større eller mindre Ophold, da de kommer til at ligge paa „turn“. Fra Kronstadt er Raten for D/B. pr. f. o. w. 17/6, og for Korn fra St. Petersborg er der gentagne Gange accep-

teret 9³/₄ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 11¹/₄ Brake. Der er ingen Forandring i Raterne fra Reval, Riga og Libau. Sidst nævnte Plads betaler stadig kun 8¹/₄ à 9 Havrebasis til London eller Rotterdam. Fra Königsberg noteres 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Leith, endvidere 6/6 à 7/ pr. Load Fyrresleepers til Plymouth. For D/B. noteres pr. f. o. w. 22/ Sundsvall/Aberdeen, 21/6 Skellefteå/Grimsby, Frcs. 31 Piteå/Antwerpen, 23/ Søderhamn/Kings Lynn, Frcs. 33 D/B. B. Kemi/Antwerpen, Frcs. 31/32 Luleå/Ostende. Pr. Juni er sluttet til 28/9 D/B. Uleåborg/Cardiff.

Kulfragterne er overalt lave, undtagen fra Cardiff til Middelhavet, som er højere paa Grund af de højst tarvelige Hjemfragter. Til Genua er betalt indtil 6/3 mod 5/10¹/₂ à 6/ forrige Uge, og opnaas endvidere 4/ Hamburg, 4/6 à 4/9 Lissabon, 5/1¹/₂ Malta, 5/9 Piræus, 8¹/₄ Frcs. Marseille, 6/9 Venedig, 5/9 à 6/ Port Said, 6/9 Las Palmas, 13/3 à 13/9 River Plate, 14/6 Pernambuco. Fra Tynen sluttet til 4/ Kronstadt, 3/9 Stockholm, 4/3 Reval, 4/ Riga eller Libau, 3/7¹/₂ Hamburg, 6/6 Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, 16/ Kapstaden. Raterne fra Forthet er meget tarvelige, og der opnaas ikke mere end 4/1¹/₂ à 4/10¹/₂ for mindre Dampere til dansk Provinshavn (til Svendborg fra Methil er sluttet 2,100 Tons Damper til 3/9), 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/ Riga eller Libau, 4/1¹/₂ Norrkøping eller Gefle, 3/9 Luleå, 3/9 à 3/10¹/₂ Swinemünde, 4/3 Flensborg, 4/6 Aabenraa eller Sønderborg, 5/10¹/₂ Genua, 6/ Alexandria.

Sejlskibsmarkedet er særlig for de kortere Ture utilfredsstillende, men forøvrigt er der heller ikke noget fedt ved Langfarten, især hvis Rejserne ikke kan udføres hurtigt. Fra San Francisco og Portland (Or.) noteres for prompte Skibe c. 25/ til U. K. eller Kont., medens der for den ny Høst er sluttet ikke saa faa Skibe til 30/, hvilket betegner en Stigning af 2 à 3 sh. For Guano fra Chili til Evropa er betalt 26/3 pr. August/Septbr. og for Sukker fra Java 25/ pr. Juni. Kulfragterne illustreres af følgende Befragtninger: 15/9 Newport/Kapstaden (garanteret Losning), 12/6 Wales/Monte Video, 15/ Cardiff/Coquimbo, 10/ Tyne/Portland (Or.), 9/ à 9/3 Newcastle (N. S. W.)/San Francisco. Fra Sharpness til Sydney er betalt 10/ pr. Ton Salt. Raterne for den kortere Fart er uforandret tarvelige. For Kul betales £ 1.10/ pr. Keel fra Wear til Christiania, £ 4.15/ Charlestown/Ystad eller Trelleborg, 4/6 pr. Ton Wear/Uddevalla, 5/ Swansea/London, 6/3 Swansea/Odense. Fra Østersøen sluttet fremdeles ikke meget, men der findes dog en Del Noteringer. Der er sluttet til 29/ for Firewood Skellefteå/Hull og 27/6 D/B. B. Skellefteå/Tyne. Endvidere noteres for Brædder pr. Juni Rm. 20/21 til dansk Havn fra Sundsvall Distriktet, Rm. 19/20 fra Søderhamn Distriktet, Rm. 20/21 Piteå Dist./Kjøbenhavn, Rm. 19 pr. Juli Hernøsand/Kjøbenhavn, Rm. 22/23 Kotka/dansk Provinshavn. Fra Rønne kan opnaas Rm. 3¹/₂ à 4/ pr. Ton ildfaste Sten til Sydfinland, Rm. 3 à 3¹/₂ pr. Ton Kridt Stevns/Riga, samme Rate fra Aalborg.

Efter at ovenstaaende er skrevet, har vi modtaget Meddelelse om Navigationens Aabning paa Kronstadt. Herfra telegraferer Hr. Hans Smith til os d. 13. ds., at Navigationen er aabnet, og d'Hrr. Radau & Co., at to Dampere er ankomne gennem stærk Is.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Jeg sejler som Skibsfører med fast Gage til mig selv og en Mand af Besætningen „saa længe vi er i Fart“.

Er Fartøjet oplagt, faar jeg en mindre Hyre. Jeg sejler 10 Dage af Februar og beregner vedkommende Mands og min Hyre efter en Maaned paa 30 Dage. Kan jeg nu for mit eget Vedkommende for de resterende 18 Dage af Februar beregne min Hyre efter 28 Dage i Maaned, idet Februar jo kun har dette Dageantal? Skibsfører.

Sv.: Naar der ved Beregning af Hyre opstaaer Spørgsmaal om en Maanedes Dageantal, regnes dette altid for 30, og naar ikke andet udtrykkelig er stipuleret, ser vi ikke, at der kan gøres nogen Undtagelse i det foreliggende Tilfælde.

Ugens Havarier.

Ansgar, Barkskib af Rønne, kom d. 8. ds. paa Rejsen fra Danzig paa Grund paa Sydenden af Saltholm. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil.

Livorno, Dpsk. af Liverpool, kom d. 6. ds. paa Rejsen fra Stettin til Manchester paa Grund paa Læsø. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Glencairn, Dpsk. af Boness, kom d. 6. ds. paa Rejsen fra Pillau med en Ladning Kul paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen ubeskadiget.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Dunkerque 30. April, ank. til Blyth 2. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra Stettin 30. April, ank. til Riga 3. Maj. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Hull 9. Maj, best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Alexandria 1. Maj, best. til Nantes. — Erik II, Hveysel, afg. fra Gibraltar 26. April, ank. til Hull 7. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Riga 3. Maj, ank. til Mallegat 9. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 1. Maj, ank. til Tyne Dock 3. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra Dordrecht 11. Maj, ank. til Newcastle 13. Maj. — Ragnar, Holst, afg. fra Riga 27. April, ank. til Rouen 5. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Tynen 6. Maj, ank. til Libau 10. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Lübeck 3. Maj, ank. til Riga 6. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 30. April, bestemt til Bristol. — Svend II, Risø, afgik fra Sunderland 11. Maj, bestemt til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Montrose 11. Maj, ank. til Burntisland 12. Maj. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Hull 11. Maj, best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Libau 10. Maj, best. til Rotterdam. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afg. fra Newcastle 8. Maj, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Reval 12. Maj, best. til Riga. — Russ, Rasmussen, afgik fra Blyth 30. April, best. til St. Johns. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Port Elisabeth 14. April.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Saltsjøbaden 6. Maj. — Kamma, Løffler, afgik fra Ghent 12. Maj. — Helga, Lagesen, ank. til Stockholm 9. Maj. — Martha, Jørgensen, afg. fra Huelva 11. Maj. — Elna, Møller, ank. til Antwerpen 8. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Ergasteria 6. Maj. — Ophelia, Wilhelmsen, passerede Konstantinopel 4. Maj. — Dana, Nielsen, ank. til Peterhead 9. Maj. — Kronborg, Jeppesen, pass. Konstantinopel 12. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Kjerteminde 12. Maj, ank. til Kjøbenhavn 13. Maj. — Niobe, Schmidt, pass. Portland 12. Maj, best. til Esbjerg. — Nancy, Nielsen, pass. Gibraltar 6. Maj, best. til Fraserburgh. — Nautik, Meinerz, ank. til Kbhvn. 2. Maj. — Nexos, Sørensen, ank. til Holtenau 12. Maj. — Nordsøen, Gram, ank. til Bremen 13. Maj. — Nora, Jørgensen, ank. til St. Petersborg 13. Maj. — Neptun, Winther, ank. til Fraserburgh 13. Maj. — Nerma, Nielsen, afg. fra Reval 10. Maj, best. til Gamleby. — Alfa, Nørby, afgik fra Riga 9. Maj, bestemt til Bridport.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Iquique 9. Maj. — Ekliptika, Callesen, ank. til Antwerpen 13. Maj. — Venus, Jørgensen, afgik fra Port Limon 27. April. — Mars, Nielsen, afgik fra Kastrup 11. Maj.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, afgik fra Boness 13. Maj. — England, Andresen, ank. til Boness 7. Maj. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 8. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Hartlepool 13. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 13. Maj.

Dania. Dagny, Lorentzen, afg. fra Memel 13. Maj, best. til Harburg a/d Elbe. — Mary, Nielsen, afgik fra Riga 13. Maj, best. til Attu (Finland).

Kjøbenhavn. Jylland, Lund, afg. fra Dunkerque 8. Maj, ank. til Blyth 9. Maj. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 7. Maj, best. til Riga. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Lübeck 10, ank. til Riga 13. Maj. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 10. Maj, bestemt til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 10. Maj, best. til Delfzyl.

Østersøen. Patria, Jensen, afg. fra Blyth 10. Maj, best. til Cronstadt. — Gratia, Skov, afgik fra Riga 9. Maj, best. til Amsterdam.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Stettin 10. Maj, ank. til Riga 12. Maj. — Gallia, Nielsen, ank. til Dordrecht 6. Maj. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 8. Maj, best. til Dordrecht.

Inga. Flandria, Petersen, ank. til Memel 10. Maj. — Granaria, Horn, ank. til Glasgow 11. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Libau 11. Maj, best. til London. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rangoon 26. April, best. til Wasa. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Baltishport 8. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Riga 13. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Santa Fee 20. April, best. til Garston. — Jomsborg, Kühl, ank. til Baltishport 8. Maj. — Kronborg, Eriksen, ank. til New York 9. Maj. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Methil 12. Maj, best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, afgik fra River Plate 10. Maj, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, ank. til Sevilla 8. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Dunkirk 13. Maj. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Sevilla 8. Maj, best. til Ayr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Kjøbenhavn 13. Maj, bestemt til Baltishport. — Klampenborg, Jensen, ank. til Baltishport 13. Maj. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Boness 5. Maj, best. til Alexandria. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 10. Maj, best. til Baltishport. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Ergasteria 7. Maj. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Rosario 3. Maj. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 12. Maj.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afg. fra Riga 8. Maj, best. til London. — Kallundborg, Lund, ank. til Kbhvn. 6. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Riga 5. Maj. — Sjølland, Sonnichsen, afg. fra Newcastle 10. Maj, best. til Riga. — Agnete, Jensen, ank. til Reval 9. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 10. Maj, best. til Burntisland. — Alice, Hansen, afg. fra Windau 10. Maj, best. til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 10. Maj. — Ajax, Brorson, ank. til Riga 7. Maj. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 9. Maj.

Danmark. Ansgar, Larsen, ank. til Pernau 10. Maj. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Newcastle 12. Maj, best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afg. fra London 13. Maj, bestemt til Blyth. — Helge, Matthiesen, ank. til Riga 8. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Gibraltar 11. Maj. — Annam, Berentzen, ank. til Kbhvn. 11. Maj. — Sentis pass. Suez 11. Maj.

Æro. Enigheden, Svane, ank. 7. Maj til Karrebæksminde. — Energi, Nielsen, ank. 10. Maj til Kallundborg.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Grangemouth 8. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Rufisque 28. April. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Alloa 8. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Boness 8. Maj.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Blyth 9. Maj. — London, Bom, ank. til Rouen 8. Maj. — Paris, Nielsen, afg. fra Boness 10. Maj, bestemt til Vejle.

Myren. Clara, Jensen, afgik fra Blyth 10. Maj, best. til Neufahrwasser.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Riga 13. Maj til Montrose. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Riga 11. Maj, bestemt til Dunkirk.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Embla, Jepsen, pass. Cap Spartel 7. Maj fra Port de Bouc til Madagascar. — Havila, Holm, sejlet

fra Liverpool 7. Maj til Port Natal. — Laura, Callesen, pass. Dungeness 9. Maj fra Hamburg til St. Thomas. — Anna Mathias, Eriksen, pass. Dungeness 9. Maj fra Hamburg til Cardiff.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Helsingborg 5. Maj. — John Hintze, Jensen, ankom til København 5. Maj. — Herman Olsen, Jakobsen, ankom til Holtenau 5. Maj. — Kirstine, Dick, ankom til Dysart 8. Maj. — Castor, Clausen, ankom til Hadsund 7. Maj. — Cathrine, Hansen, ankom til Odense 8. Maj. — Nestved, Larsen, ankom til Karrebæksminde 8. Maj. — Camtos, Petersen, ankom til Memel 8. Maj.

Svendborg. Niels Juel, Henriksen, ankom til Southampton 6. Maj. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Harburg 5. Maj. — Fortuna, Christiansen, ankom til Isafjord 28. April. — Martin, Rasmussen, ankom til Isafjord 28. April. — Brage, Hansen, ankom til Pillau 7. Maj. — Valdemar, Andreasen, ankom til Odense 6. Maj. — Iris, Hansen, ankom til Hull 6. Maj. — Kathrine, Hansen, ankom til Klagsvig 18. April. — J. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Methil 7. Maj. — Embla, Mikkelsen, ankom til Riga 8. Maj. — Merkur, Lund, ankom til Københavns Red 7. Maj. — Mine, Møller, ankom til Harburg 6. Maj. — Hanne, Jørgensen, ankom til Croisic 9. Maj. — Marie, Petersen, ankom til Gøteborg 8. Maj. — Belona, Petersen, ankom til Swinemünde 10. Maj. — Skirner, Pilegaard, ankom til Isafjord 28. April. — Dannebrog, Clausen, ankom til Riga 8. Maj. — Samson, Hansen, ankom til Königsberg 8. Maj. — Roma, Jensen, ankom til Königsberg 9. Maj. — Peter, Nielsen, ankom til Vejle 10. Maj. — Haabet, Andreasen, ankom til Kjerteminde 9. Maj. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Nantes 10. Maj. — Niord, Svennevig, ankom til Svendborg 10. Maj. — Maren Kirstine, Petersen, ankom til Riga 10. Maj. — Christine, Nielsen, ankom til Methil 12. Maj. — Elise Bay, Petersen, ankom til Degerhamn 12. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til Sølvborg 9. Maj. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Stettin 12. Maj.

Ærø. Hjemmet, Rasmussen, ankom 8. Maj til København fra Ekernsund. — Kathinka, Rasmussen, ank. 8. Maj til København. — Cura, Christensen, ank. 5. Maj til København. — Hertha, Krull, ank. 25. April til Reykjavik. — Marthing, Friis, ank. 5. Maj til Portmadoc. — Anna Marie, Hansen, ank. 6. Maj til Edmouth. — Frem, Folmer, ank. 6. Maj til Ystad. — Albert, Fabricius, ank. 6. Maj til North. — Skandia, Hay, ank. 6. Maj til Methil. — Immanuel, Nielsen, ank. 5. Maj til København. — Heimdal, Eriksen, er ankommen til Maracaibo. — Alf, Rasmussen, ank. 6. Maj til Skjelskør. — De 8 Søskende, Boye, afg. 6. Maj fra København til Faxe. — Maren, Christensen, ank. 7. Maj til Harwich. — Hosanna, Philipsen, ank. 7. Maj til Haderslev. — Anna, Johansen, ank. 7. Maj til Pillau. — Immanuel, Schmidt, ank. 9. Maj til Langør. — Union, Mortensen, ank. 8. Maj til Fowey. — Adele, Rasmussen, afg. 6. Maj fra København til Marstal. — Skjold, Mygind, afg. 6. Maj fra Nantes til Great Yarmouth. — Erik Hansen, Hansen, afg. 6. Maj fra København til Faxe. — Anne Sophie, Petersen, ank. 7. Maj til København. — Norden, Rasmussen, ank. 6. Maj til Sletten paa Rejse fra Sunderland til Gefle. — J. A. Kromann, Christensen, ank. 8. Maj til St. Johns. (Newfoundland). — Juliane, Christensen, ank. 9. Maj til Horsens. — Caroline, Lauritzen, ank. 10. Maj til Heiligenhafen. — Gloria, Fabricius, ank. 10. Maj til Esbjerg. — Theodor, Andersen, afg. 9. Maj fra København til Marstal. — Anna Sophie, Petersen, afg. 9. Maj fra København til Stege. — Thor, Kromann, ankom 4. April til Carupano (Venezuela). — Kvik, Andersen, ank. 11. Maj til Travemünde. — Hebe, Clausen, ank. 11. Maj til Aberdeen. — Kiana, Christensen, afg. 8. Maj fra Fowey til Karlskrona. — M. Hay, Petersen, ankom 12. Maj til Carlost. — Johanne, Østermann, var 5. Maj til Ankers ved Gibraltar paa Grund af V. Kuling. — Sigrid, Petersen, afgik 9. Maj fra Poole. — Uffo, Grube, afg. 9. Maj fra Granton til Marstal.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 9. Maj til Rostock fra Holbæk. — Sk. Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Stettin 7. Maj fra Sølvborg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Fanø-Lo. Kremer-Sand. Paa Kremer-sand, Landgrunden, V. for Fanø-Lo, staar to Risprikker.

Kattegat. Fyrskibet „Hals“ ligger i 23 Fod Vand.
Limfjorden. Om kort Tid foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Limfjorden, og Prikker udsættes saaledes:
En Risprík ud for Egholm Ø-Ende.
Risprikken ved Egholm S.-Syde flyttes 1 Kbl. Ø. hen, og mellem denne og Risprikken ved Egholm V.-Side udsættes to Risprikker paa Rundingen af Flakket.

En Halmprík midt paa Dynen N.-Side.
En Risprík ved Hummerbakken SV.-Ende.
En Halmprík lige overfor Gjel-Kjær Risprík.
En Halmprík ved S.-Siden af Løbet over Dragbanken (Ø-lige Indløb), og en Risprík ved Draget N.-Side lige over for den tredje Halmprík NV. fra.
En Halmprík ved Farvandets S.-Side midt imellem Stenrøsen og Prikken paa Skulshage, altsaa Ø. for denne.
En Risprík ved SØ-Siden af Nordmands-Hage.
En Halmprík ved Hage-Dyb S.-Side, lige over for Nordmands-Hage S.-lige Risprík, og en Halmprík paa Storkeshalsen N.-Side.
En Risprík mellem Bejstrup-Løb V.-lige Risprík og Aggersund Bro.
En Halmprík ved Bejstrup-Løb S.-Side, Gale-Hage NV.-lige Runding.

To Risprikker mellem Aggersund og Løgster, den ene SØ. for Borgholm Ø-Ende, den anden SØ. for Løgster-Holm.
To Risprikker paa S.-Siden og to Halmprikker paa N.-Siden af Løbet mellem Løgster og den gravede Rende over Løgster-Grunde.

Tre Halmprikker paa Grunden ud for Thyland, ved Løbets S.-Side, fra Næs-Øre til Lindholm NØ.-Pynt.

En Halmprík ØSØ. for Fugholm.
Fem Prikker i Tambo-Sund, nemlig en Risprík ved Bastholm-Odde, to Risprikker ved Sundets Ø.-Side og 2 Halmprikker ved Sundets V.-Side.

En Risprík ved det SV.-lige Hjørne af Flakket ved Ejerslev-Røn.

En Halmprík ved Ejerslev-Næse Ø.-Side.
Alle Risprikker have røde Stager, alle Halmprikker hvide Stager.

Til Vejledning for Sejladsen gennem Draget og over Dragbanken rejstes to Sæt Ledebaaker og for Bejstrup-Løb et Sæt. Baakerne ere Pæle med en Trekant med Spidsen nedad paa Bagbaaken, og en Trekant med Spidsen opad paa Forbaaken.

For Løbet over Dragbanken skulle Baakerne staa N. for Klitgaard, for Draget paa Grunden SØ. for Øland og for Bejstrup-Løb paa Vaar-Enge. Det første Sæt bliver hvidt, de to sidstnævnte Sæt bliver sorte.

Farvandet S. for Fyen. Ærø. Ærøskøbing. Ærøskøbing Havnefyrrer brænder fremtidig fra 1ste Juli til 1ste Maj.

Island. Faxe Bugt. Reykjavik. En Kulhulk er sunken paa Reykjavik Red i 5½ Fv., 5¾ Kbl. N. 37° Ø. fra Skolevarden. To Master ere over Vandet.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Den 1ste Maj 1902 er Fyrskibet ved Trelleborg inddraget for Sommeren og den ydre Klokketønde udlagt.

Sølvborg. Skintosaflöten. Den Ø.-lige Vagv ved Skintosaflöten er nu flyttet.

Karlskrona-Ronneby. Grunden i Farvandet Karlskrona-Ronneby er nu afmærket med en sort og rød Stage med Kryds.

Karlskrona Skærgaard. Långöraleden. En 7 Fods Stengrund er funden S. for den røde Anduvningsvager for Farvandet til Långören. 56° 3' 45" N. Br. 15° 50' 12" Ø. Lgd. En Stage med Kryds skal udsættes ved Grunden.

Gottland Ø.-Kyst. Britterna. Ved Britterna er Klokketønden atter udlagt.

Tyskland. I Foraaret 1902 tændes ved hver af Havnene Stolpmünde, Rügenwaldermünde og Kolbergermünde paa Ø.-Molen et rødt, fast Fyr, og paa V.-Molen et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det røde, faste Havnefyrrer, som nu brænder ved hver af disse Havne, forandres til et hvidt Fyr med Formærkelser. De nye Fyr kunne brænde til Forsøg.

Stettiner Haff. I Grosses Haff SV.-lige Del ligge seks Pramme sunkne. Den ene ligger 2½ Kml. NV. for Leitholm. Den er afmærket med en Tønde med Cylinder og en hvid Lanterne. Den anden ligger ¾ Kml. N. for Tønden „Steinort 0“. Den er afmærket med en Tønde med Cylinder, og den ligger indenfor Linien mellem de to Fartøjer, der vise en hvid Lanterne, ved de ud for Wahrlang sunkne Pramme. De fire andre Pramme ligger paa lægt Vand.

Lille Bælt. Haderslev Fjord. Den nye Rende i Haderslev Fjord er afmærket saaledes: Aarø Sund Anduvningstønde, den første røde Spirtønde med Ballon og den første sorte Spidstønde, ere uforandrede. SØ. for Ørby-Hage ligge 10 røde Spirtønder med Ballon om Styrbord og 10 sorte Spidstønder om Bagbord. Mellem Ørby-Hage og Haderslev ligge 17 røde Spirtønder med Ballon om Styrbord og 18 sorte Spidstønder om Bagbord, og mellem disse staa om Styrbord

røde Stager med Flag, om Bagbord Prikker. Desuden ere røde Pæle paa flere Steder anbragte om Styrbord, sorte om Bagbord. Dybden bliver 16 Fod, hvilket nu findes til i Nærheden af Haderslev.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Kalfjorden. Nötviksgrundet. V. for Nötviksfjorden er nu udsat en Stage.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum S. Seesand. Paa Seesand er til Brug ved Opmaaling rejst en 45 Fod høj Baake med Diamant.

Elben. Gross Vogelsand. Paa Gross Vogelsand er til Brug ved Opmaaling rejst en sort, 57 Fod høj Baake af Form som en afkortet Pyramide. 53° 58' 33" N. Br. 8° 34' 49" Ø. Lgd.

Cuxhaven. Vindsignal ved Alten Liebe gives fra 5. Maj 1902 ikke i ca. 4 Uger.

Weser. Alte Weser. Lys- og Klokketønden i Alte Weser er sort, mærket A W/1. Den viser hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 6 S., Mørke 6 S., og ligger i 6 Fv. Vand, fra Wangeroog gamle Kirke i N. 57° Ø. og fra Fyrskibet „Bremen“ i N. 14° V. 53° 53' 27" N. Br. 8° 6' 33" Ø. Lgd.

Holland. Zuidersee. Paa V.-Kant af Oude Vlie mellem Stumptønde Nr. 8 og Nr. 9 med afkortet Kegle og paa Lutjeswaard ved den røde Vager Nr. 3 med to Balloner i Vlieter er udlagt Skydeskiver. Ved Skiverne ligge rød og sort tærkede Stumptønder. Skibene hejse, naar der skydes, rødt Flag.

Paa Staart van Shieringshals, 3/4 Kbl. S. for Spidstønde Nr. 4 i Vliestroom, er udlagt en Skydeskive og ved denne en rød og sort tærnet Tønde. Naar der skydes, hejse Skibene rødt Flag.

Schelde. Pass van Terneuzen. I Pass van Terneuzen er Vraget af Damperen „Aline“ optaget og Vragfyrskibet inddraget.

England. Themsen. Grain Spit. Fartøjet „Caesar“ er sunket S. for Grain Spit Tønde. En grøn Vragtønde er i 7 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for Vraget, fra St. James Kirke i N. 75° Ø. 1 1/2 Kml. og fra Garrison Fort i N. 21° Ø. 1 1/2 Kml. Et Vragfyrskib er udlagt 1/4 Kbl. NØ. t. N. fra Vraget.

Følgende Vrag paa Englands Ø.-Kyst ere uskadeliggjorte og Afmærkningen ved dem inddragen:

Vraget af „Prairie Flower“ paa Margate Sand. 51° 26' 40" N. Br. 1° 25' 10" Ø. Lgd. Vraget af „Lily“ i Holkham Bay. 53° 0' N. Br. 0° 47' Ø. Lgd. Et Vrag tværs af Castle Eden ved Hartlepool, 54° 46' 0" N. Br. 1° 15' 30" V. Lgd. Vraget af „Osprey“, tværs af Whitby. 54° 30' 30" N. Br. 0° 37' 30" V. Lgd. Vraget af „Gladstone i Black Deep. 51° 33' 10" N. Br. 1° 15' 25" Ø. Lgd. Vraget af „Rotha“ ved Souter Point. 54° 48' 40" N. Br. 1° 21' 15" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Baie de Saint Brieuc. Vraget i Baie de Saint Brieuc ligger nu paa 48° 10' 14" N. Br. 2° 37' 31" V. Lgd. En grøn Spidstønde er udlagt 1/2 Kbl. NV. for Vraget.

England. Falmouth. Indtil 31te Maj 1902 ligge Søminer ude ved Falmouth i Nærheden af St. Mawes Castle og Penderennis Point. Pladsen er afmærket med røde Tønder med Topbetegnelse, og den er spærret for al Sejlads.

Shetlands Øer. Balta Sound. En Grund med 6 Fod Vand, Springtids Lavvande, er funden i Balta Sound, fra Bunes i S. 66° Ø. 4 1/4 Kbl. og fra Hamar i S. 51° V. 60° 45' N. Br. 0° 50' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Bermuda Øer. Gibbs Hill. Gibbs Hill hvide Blinkfyrs Synsvidde er midlertidig formindsket til 18 Kml. 32° 15' N. Br. 64° 49' V. Lgd.

Newfoundland Ø.- og V.-Kyst. Paa Newfoundland ere følgende Baaker forsvundne.

I Cape Rouge Harbour, Southwest Bay. Ledebaakerne 1/2 Kbl. N. for og 1 1/4 Kbl. V. for Observatoriet. Holdte overet angav de Souris Shoal. Observatoriet ligger paa 50° 54' N. Br. 55° 53' V. Lgd.

I Ariège Bay. Baaken paa Long Island N.-Pynt. 51° 14' N. Br. 55° 58' V. Lgd.

I Lark Harbour. Ledebaaker for den indre Havn, c. 5 Kbl. SV. for Low Island. 49° 6' N. Br. 58° 22' V. Lgd.

Bay of Fundy. Brier Island. Omtrent den 1. Juli 1902 forandres Fyret paa V.-Enden af Brier Island til et hvidt, fast Fyr med Fire-Blus hver 1 Minut. Mellem Blussenes største Lysstyrke er der 12 S og mellem Grupperne 24 S. Mørke. Flammens Højde: 89 Fod. Synsvidden: 15 Kml.

Canada. St. Lawrence River. Traverse of St. Roch. Det

hvide, faste Fyr paa Pieren ved den øvre Ende af Traverse of St. Roch er forandret til et hvidt Fyr med Formørkelser, der viser Lys i 8 S., Mørke i 8 S. Flammens Højde: 45 Fod. Synsvidden: 12 Kml. I Sejlløbet lyser Fyret stærkest. Linseapparat af 3. Orden.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Rockland Harbor. I Rockland Harbor er South Ledge, midt i Havnen, borttaget til 21 Fod. De 3 Plader, deriblandt Jameson Point Ledge, mellem Crockets og Jameson Point, ere borttagne til 14 Fod. 7 Fods Pladen tæt SV. for Jameson Point Ledge er borttagen til 12 Fod. Følgende Tønder ere inddragne: South End of South Ledge røde Spirtønde Nr. 2, North End of South Ledge sorte Stumptønde Nr. 5 og Jameson Point Ledge rød og sort vandret stribede Spirtønde.

Massachusetts. Vineyard Sound. L'Hommedieu Shoal V. Grundene c. 1 Kml. V. for l'Hommedieu Shoal bestaa af Puller, der paa Ø.-Enden have 11 Fod, c. 1 Kbl. S. 58° V. fra Tønde Nr. 17, og paa V.-Enden 16 Fod, c. 1 Kbl. S. 22° V. for Tønde Nr. 19. Twelve Foot Spot sorte Tønde ligger 2 1/2 Kml. N. 5° V. fra West Chop Fyr og New Shoal (l'Hommedieu West) 2 1/4 Kml. N. 11° V. fra West Chop Fyr.

Connecticut. New Haven Harbor. I New Haven Harbor ere de tre sunkne Kulpramme borttagne. Afmærkningen er inddragen.

New York. Long Island Sound. Larchmont Harbor. En 10 Fods Klippe, Dauntless Rock, er funden paa S.-Siden af Indløbet til Larchmont Harbor, 3/4 Kml. N. 84° Ø. fra Hen and Chickens sorte N.-Tønde Nr. 3, fra Execution Rock Fyr i N., og fra Stagen paa Umbrella Rock i S. 54° Ø.

Omtrent den 1. Maj 1902 tændes et rødt, fast Fyr paa S.-Enden af Bølgebryderen paa Ø.-Siden af Indløbet til Larchmont Harbor. Flammens Højde: 20 Fod. Rød Pæl. 40° 55' 3" N. Br. 73° 43' 52" V. Lgd.

Florida. Key West Harbor. Main Ship Channel. I Key West Harbor er den hvide Spidstønde paa Ankerpladsen inddragen.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Tampa Bay. Hillsboro Bay. Over Grunden mellem Hillsboro Bay og Hillsboro River er gravet en Rende 12 Fod dyb fra 50 Alen S. for Broen ved Lafayette Street og følger Floden til Mundingen og derfra til 12 Fods Kurven i Hillsboro Bay. Renden er meget smal, men med 12 Fods Dybde, Middel-Lavvande, kan man gaa op til Byen Tampa.

Cuba N.-Kyst. Nipe Bay. I Nipe Bay ere følgende Grunde afmærkede saaledes: East Shoal med en sort Spirtønde. Mid Shoal med en sort Spirtønde. West Shoal med en rød og sort vandret stribet Stumptønde. 14 Fods Pullen 3 Kbl. N. t. V. fra Mid Shoal Tønde er afmærket med en rød og sort vandret stribet Stumptønde.

Bahia Honda. Ved Bahia Honda er tændt to Ledefyr. Forfyret er to hvide Lanterner lodret for hinanden i 2 Fods Afstand paa Difuntos Point, Cayo Largo V.-Ende. Flammens Højde: 23 Fod. Bagfyret er et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 20 S. Flammens Højde: 36 Fod, Synsvidden: 8 Kml. Fyrpæl. Holdte overet lede Fyrene gennem Indløbet til Havnen i ikke under 29 Fod Vand.

Porto Rico V.-Kyst. Porto Rico. Mayaguez. Klokketønden i Mayaguez Harbor ved Inner Manchas Shoal er rød.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Golfo di Pozzuoli. Porto di Miseno. De to Ledebaaker for Indløbet til Porto di Miseno ere sort og hvid vandret stribede.

Ved Grunden ud for Pynt Scarparella, ca. 120 Alen fra Pynten, er udlagt en rød Bøje.

Sardinien S.-Kyst. Secca di Berni. Fyret paa Secca di Berni er atter i Orden og viser rødt Blinkfyr.

Italien Ø.-Kyst. Porto di Lignano. I Lignano er et hvidt, fast Fyr tændt tæt SØ for Bankbygningen. Flammens Højde: 19 Fod. Synsvidden: 5 Kml. Det lyser fra N. 60° V. gennem N. og Ø. til S. 45° 41' 48" N. Br. 13° 9' 13" Ø. Lgd.

Rusland. Azovske Hav. Tarkan. En Grund med Sten, hvorpaa der er 7 à 14 Fod Vand, strækker sig fra 1 1/2 Kml. N. 76° V. fra Kap Tarkan mod Kap Siouk. Et Vrag, hvorover der er 4 Fod Vand, ligger 1 1/2 Kml. S. 84° Ø. fra Pynt Bugatube. 45° 28' 44" N. Br. 36° 20' 43" Ø. Lgd.

Bug. Nikolajev. Paa Bug højre Bred, i Nærheden af Didova Kata Fyr, er opført tre Par Baaker for den maalte Mil. 46° 56' N. Br. 31° 55' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Cochinchina. Cua Tieu. En rød Spidstønde med Kegle er udlagt ved S.-Siden af Grunden N. for Løbet i Indløbet til Cua Tieu paa det Sted, hvor Baaken Francis Garnier stod. 10° 15' 30" N. Br. 108° 46' 40" Ø. Lgd.

Tonkin. Cua Hoi. Afmærkningen i Cua Hoi er ødelagt ved haardt Vejr. Midlertidig er Løbet afmærket med Bambus.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. Maj 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			89	90
Danmark			69 ¹ / ₂	71
Norden	101	100 ¹ / ₂	160	101
Kjøbenhavn			84 ¹ / ₄	84 ³ / ₄
Carl	40	¹ / ₄	40	40 ¹ / ₄
Dannebrog			82	83
Skjold	54		53 ³ / ₄	54
Urania			41	42 ¹ / ₂
Union			89	90
Dampsk. af 1896			82	82 ¹ / ₂
Østasiatiske	98 ¹ / ₂	¹ / ₄	98 ¹ / ₄	98 ³ / ₂
Østersøen			100 ¹ / ₂	102
Nordsøen			45	50
Torm	85		78	87
Vesterhavet			—	—
Gorm			80	—
Inga	84	83 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂	84
Cimbria			85	100
Foren. Bugser-Selsk.			—	70
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.			99 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₀ — —			—	—
5 ⁰ / ₀ Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₀ Stats amort.			—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ uopsig. Stats			98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Husejer Kreditk.			89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Kbhvns Kreditf.			91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..			96 ³ / ₄	97
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..			99	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.			91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 7 —	97		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ Landkreditk. 3 —			91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank			143	144
Privatbank	119 ³ / ₄		119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Landmandsbank	124 ¹ / ₂	³ / ₄	124 ¹ / ₂	124 ³ / ₄
Handelsbank			121	123
Grundejerbank	106 ¹ / ₂		106	106 ³ / ₄
Burm. & Wain			80 ¹ / ₂	81 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.			93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	111 ¹ / ₂	¹ / ₄ -111	111	111 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	105 ¹ / ₂		105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄

Vekselkurs d. 13. Maj 1902.

	åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.22	18.19
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. Maj 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 ⁶ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899.	—
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — 1890	83.70

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

„Danmark“ 4,000, „Norden“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Carl“ 8,000, „Østasiatiske“ 40,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Fabrik for Bundmaling

til Jærn- og Træskebe & Baade.

Indregistreret



Varemærke.

Anerkendt dansk Fabrikat.
ANBEFALET AF ORLOGSVÆRFET.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigt og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Nordisk Skibsrederforening.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i **Kjøbenhavn Lørdag den 28de Juni** førstkommende.

Nærmere om Tid og Sted vil blive meddelt hvert enkelt Medlem.

(H. O.)

Bestyrelsen.

Jagt „Martha“,

17⁵⁰/₁₀₀ Tons, ligger til Salg i Svendborg Havn. Kan købes billig. Ejer: **N. Poulsen, Kjerteminde.**

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg Brøndums

Akvavitter.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 193. Islands Østkyst. **Kambanes-Eystrahorn.** Karton af Dicepivogr Red. Maalestok: 1:80,000. Pris, paa Papir: Kr. 1,50.

Kort Nr. 194. Islands Østkyst. **Seydisfjördr.** Maalestok: 1:25,000. Pris, paa Papir: Kr. 1,00.

Kort Nr. 202. Islands Sydkyst. **Vestmannaeyjar.** Karton af Heimaey Havn. Maalestok: 1:80,000. Pris, paa Papir: Kr. 1,00.

Følgende Kort annulleres: Nr. 175, 177 og 178.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6¼ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding 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.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

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

Anders Nielsens
Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
Vej kan skejnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smørfedt
a 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smørfedt
a 68 Øre pr. Pund.

Eneste ækelsterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør
og som i rart Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

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.)

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

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.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller,
der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt
bedre end Mønie. Det angribes hverken af Saltvand eller
Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og uimodtageligt
for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUUN**, Colbjørnsensgade 12.

Telefon No. 26574. * Kjøbenhavn B.

(NB. Tidligere: Helgolandsgade 2.)

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

H. Steensen^s
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus:
 Teknisk Forretning.
 Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.
 Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Havne- og Kystarbejder.
 Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.
 Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Ettf.) Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, ligesom alle Slags Metalleginger.

Erbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

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

De Smithske Jærnstøberier og
Maskinværksteder,
 Aalborg. Telef. 96 og 276,
 udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
 Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Telefon 137.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Dampskibsrederne og Sø- og Havnearbejderne. — Kjøbenhavn, den 15. Maj 1902. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

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

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 21.

Kjøbenhavn, Torsdag den 22. Maj 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Indregistreret  Varemærke.

Anerkendt dansk Fabrikat.
ANBEFALET AF ORLOGSVÆRFTET.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

M. Christiansen

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

John Hintzes Ekte

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales

ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. Kjøbenhavn.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmédaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmédaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

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

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

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

Joh. Føn's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øget, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Kjøbenhavn, d. 22. Maj 1902.

Da den Rigsdagssamling, der i Lørdags fandt sin Afslutning, begyndte sit Arbejde i afvigte Efteraar, udtalte vi os her i Bladet om de Forhaabninger og Forventninger, der for Skibsfarten var Grund til at stille til den. Vi pegede paa de gunstigere Betingelser for et Reformarbejde, som det ny Ministeriums Udnævnelse uomtvisteligt havde tilvejebragt, og paa, at alle Lovgivningens Faktorer havde erkendt de af Skibsfartens Organisationer med Hensyn til Told- og Konsulatlovgivningen stillede Fordringer for berettigede; og vi betegnede det som en Pligt at gaa ud fra, at den Kommission, der nu i aarevis har forberedt en Revision af en stor Del af vor Sølovgivning, vilde fremme sit Arbejde saa vidt, at det kunde sætte Spor i Rigsdagssamlingens Arbejde. Men samtidig erindrede vi om, at dette Arbejde vanskeliggjordes ved Statskassens slette Tilstand og de store Krav, der fra alle Sider stilles til den.

Den nu afsluttede Rigsdagssamling har ikke skuffet de saaledes udtalte Forhaabninger, selv om den kun har bragt faa af dem til at gaa i Opfyldelse. Det bedste Resultat, den har bragt Skibsfarten, er den Anerkendelse af de Hensyn, der skyldes Skibsfartens Aktieselskaber, som resulterede af Skattelovforslagenes Behandling i Folkethinget. Disse Forslag blev jo ikke gennemførte, men det har sin store Betydning, naar de paany skal behandles, at man har erkendt Nødvendigheden af at tage Hensyn til Skibsfartens Særstilling ved Fastsættelsen af Aktieselskabers Skatter baade til Stat og Kommune. Det lykkedes dernæst at faa gennemført en Lov om Søforklaringers Afgivelse i Udlandet (Sølovens § 40), til hvilken Initiativet var taget af „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, og om hvilken Regeringen derefter fremlagde Forslag efter Andragende fra „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“. Denne Lov er en ikke ringe praktisk Vinding for Redere og Skibsførere. Endelig tog Finansministeren Initiativet til nu omsider at lette Skibsfartens og Skibsbyggeriets Toldbyrde ved at foreslaa en betydelig Reduktion af de vedkommende Toldsatser. Som vi tidligere har gjort gældende, betegnede dette Lovforslag ingenlunde Indrømmelsen af Skibsfartens gamle Krav om fuldstændig Toldfrihed for Skibe og Skibsmaterialer; men som en midlertidig Foranstaltning, der kun af Hensyn til Statskassen ikke tog Skridtet fuldt ud, mente vi, at det burde modtages med Anerkendelse af Regeringens gode Vilje til, saa hurtigt det kunde lade sig gøre, at imødekomme Skibsfarten. Vi fastholder dette Synspunkt, særlig overfor nogle saare uforstandige Betragtninger, som Grosserer-Societetets Komite i sin Aarsberetning anstiller om denne Sag, og i hvilke det bebrejdes Regeringen, at den ikke straks har foreslaaet fuld Toldfrihed. Det synes os for det første ikke, at det er saa let at opnaa Fremskridt her i Landet, at man skal kimse ad de smaa, fordi man ikke straks kan faa de store, og vi mener dernæst, at man ikke skal underkende den Betydning, det har dog en Gang at faa paabegyndt en Lovgivning paa dette Omraade i den rigtige Retning. Nu gennemførtes Forslaget desværre ikke, men det naaede dog at blive vedtaget i Folkethinget, og der kan formentlig ikke være Tvivl om, at man genser det til Efteraaret — hvis Forholdene da ikke skulde stille sig saa gunstigt, at man

da kan gaa til den fra saa mange Sider med Længsel imødesete almindelige Toldreform, der helt vil befri Skibsfarten for dens Toldbyrde. Endnu anfører vi, at Konseilspræsidenten ved Finanslovens første Behandling betegnede Konsulatafgifternes Nedsættelse som kun et Tidsspørgsmaal.

Den forløbne Rigsdagssamling synes os altsaa at have godtgjort Regeringens alvorlige Vilje til at imødekomme Skibsfartens Krav og at Regeringen har vist denne Vilje i Gerning, saa vidt Forholdene tillod det. Den Rigsdagssamling, der paabegyndes til Efteraaret, er — som den midterste i Folkethingets Valgperiode — efter gammel Erfaring den gunstigste for Lovgivningsarbejdet. Forhaabentlig vil dette, for saa vidt det vedrører Skibsfarten, derfor til den Tid være saa godt tilrettelagt af dennes Organisationer, at Samlingen kan bringe den gode Resultater. En stor Del af de Sager, hvis Fremme man fra Skibsfartens Side imødeser og Aar igennem har imødeset med Længsel, hviler stadig i den ovenfor omtalte Kommission; men dette bør nu ikke længere være nogen Hindring for deres Fremme, der maa finde Sted uden denne Kommissions Medvirkning, hvis det ikke kan ske med den. Udviklingen kan ikke vedblivende staa stille, fordi en Kommission synes at mene, at dette er det tjenligste.

Et Lovforslag af ikke ringe Interesse er i disse Dage forelagt det engelske Parlament. Det gaar ud paa at ophæve Fyrafgifterne, der nu hviler paa Skibsfarten, og som svares af baade britiske og udenlandske Skibe, der anløber britiske Havne. Staten skal saa — ligesom det er Tilfældet her i Danmark og isøvrigt i de fleste Lande — overtage hele Udgiften til Kysternes og Farvandenens Belysning. Der foreslaas dernæst en gennemgribende Reform af Fyrvæsenets Administration, der skal henlægges under „Board of Trade“; der oprettes en sagkyndig Komite til dets Assistance, bestaaende af tre Underkomiteer, hvis Flertal skal bestaa af Repræsentanter for Skibsfart og Handel.

De engelske Søfartsblade nærer godt Haab om, at dette Lovforslag, hvis Gennemførelse vil betyde en Besparelse for de britiske Redere af $\frac{1}{2}$ Mill. Lst. om Aaret, vil blive vedtaget.

Vi har under Overskriften Dønninger efter Strejken modtaget følgende:

At Strejken fandt en saa brat Afslutning, er jo hilst med stor Tilfredshed i mange Kredse Landet over, navnlig ogsaa af enhver rettænkende Skibsfører og Styrmand i vor Koffardimarine; thi navnlig om Bord i Dampskibene var Forholdene forud for Strejken saa spændte, at de næsten grænsede til det utaalelige. Skylden for en saadan Tilstand er Forbundenes Ledere i Land og nogle faa Søfolk og Fyrbødere, som bliver madet med Galde fra Søfolkenes og Fyrbødernes Fagblade. Nu er Kampen stillet af for denne Gang med et Nederlag for de strejkende, og dette Resultat skal Rederne, grundet paa deres Sammenhold og sikre Ledelse, i første Række have Æren for. Det er dog tvivlsomt, om Sejren var kommen saa brat, hvis ikke den offentlige Mening havde stillet sig paa Redernes Side; den offentlige Mening har en stor Magt i vore Dage, derfor var det heldigt, at den saa afgjort var i Redernes Favør. Mand og Mand imellem er Strejken jævnlige Samtaleemne; som der efter en Storm er Dønninger, saaledes er der ogsaa Dønninger efter Strejken, og det, der navnlig kommer paa Tale, er, at Forholdet mellem Ar-

bejdsgiver og Arbejder har et Særpræg for Søfartens Vedkommende. De mange Forhandlinger i Tide og Utide med de forskellige Foreningers Styrelser virkede generende, og saa var der en vis Mangel paa Respekt for indgaaede Overenskomster; der stod ingen Autoritet bag ved dem.

Derhos er nu efter Strejkens Slutning fra flere Sider udtalt Ønskeligheden af, at Søloven blev ændret, saa at den fik en mere tidssvarende Skikkelse, saaledes at Bestemmelserne angaaende Sejlskibes og Dampskibes Besætning ikke gik ud paa et; navnlig med Hensyn til Opsigelsesfristen burde der efter feres Mening tages Særbestemmelser for Dampskibe; de, som føler, hvor Skoen trykker, opfordrer jeg herved til i den antydede Retning at fremkomme med Forslag til Rederiforeningerne, som da sikkert vil tage Initiativet til en bedre Ordning ad Lovgivningens Vej.

Ligesom vi alle føler os betryggede i vor Ejendomsret ved, at Retten ikke som i gamle Dage sidder i den stærkes Arm, men er henlagt til Domstolenes Afgørelse, saaledes er der ogsaa hos nogle i vor Tid stor Stemning oppe, for at mulige Konflikter og Stridigheder, Arbejdsgivere og Arbejdere imellem, skulde jævnes ved dertil af Regeringen og Rigsdagen beskikkede Domstole. Som Dønninger efter Strojken høres endelig ogsaa Klageudbrud fra mange, som i Stridens Dage mistede deres Stilling, saa de selv og deres Familier maa høste triste Følger af den rejste Kamp.

Observator.

Vi har fra det kgl. Søkort-Arkiv modtaget ny Kort over følgende islandske Farvande: Seydisfjórdr paa Islands Østkyst, opmaalt i 1899—1900, og med et særligt Kort over Fjorden indenfor Vestdalseyri; Westmannaeyjár ved Islands Sydkyst, opmaalt i 1901, med et særligt Strømkort og Kort over den der-værende Handelsplads; Fiskerikort over Østkysten fra Kambanes til Eystrahorn med et særligt Kort over Djupivogr Red.

Kortene er et nyt Led af de i de senere Aar, væsentlig paa Grundlag af ny Opmaalinger, udkomne Kort over islandske Farvande. De er tydeligt fremstillede og anbefales paa det bedste til alle Skibsførere, der besjler disse Farvande.

Af en Artikel i „Norges Sjøft.“ om Signaler i Taage uddrager vi følgende:

Der er vel næppe nogen Paragraf i Søvejsreglerne, som saa ofte har givet Anledning til Misforstaaelse og Kritik som §§ 15 og 16, og Følgen deraf har da ogsaa været adskillige Forslag, som har taget Sigte paa at afhjælpe de Mangler, man har ment at finde ved dem, men ved de anstillede Forsøg er det endnu ikke lykkedes at opnaa tilfredsstillende Resultater. Nylig har Kapt. H. Leithäuser, Fører af Hamburg-Amerika Linjens Dampskib „Patria“, søgt at løse Problemet ved Opfindelse af Lydsignaler, der temmelig nøjagtig vil kunne betegne to mødende Skibes Position. Han siger, at det eneste, vi kan stole paa under Navigeringen i Taage, er vort Øre, da Kendskabet til traadløse Telegrafi desværre endnu ikke er saa vidt fremskredet, at man kan tage denne i sin Tjeneste. Kaptajn Leithäuser mener imidlertid, at man ved Hjælp af hans Lydsignaler i Taage vil kunne opnaa det samme, som naar man i sigtbart og klart Vejr har den røde og grønne Lanterne at rette sig efter. Er man indenfor de to Lanterners Sektorer, er det jo det samme som at sige: „Jeg ser dig om Bagbord“ eller „om Styrbord“, alt efter Lanternernes Stilling til hinanden. Men hvorfor kan ikke et lignende Budskab bringes gennem Lyden?“ spørger Kapt. Leithäuser. Naar man faktisk kender to Skibes Stilling til hinanden, vil det jo være en let Sag at forhindre

Kollision. Kapt. L. foreslaar følgende Signaler autoriserede: Et langt Fløjt og et kort Fløjt betyder: „Jeg hører dig paa Bagbords Side i den røde Sektor“, og et langt Fløjt og to korte Fløjte betegner: „Jeg hører dig paa Styrbords Side i den grønne Sektor“. Da det sidste Signal for Tiden benyttes for Bugsering, Telegrafskibe og Skibe, som ikke er under Kommando, maatte man indføre et andet Signal for den Slags Fartøjer; et saadant, bestaaende af tre lange Fløjte, vilde f. Eks. opfylde Hensigten, og i denne Forbindelse skal det bringes i Erindring, at selv for den nævnte Slags Skibe vil det ved Signalisering i Taage være af større Vigtighed at meddele sig ved Sidesignaler end simpelt hen blot antyde Fartøjets Karakter. Som man vil se, er der i det af Kapt. Leithäuser opfundne System for Navigering i Taage meget, der fortjener Opmærksomhed; den Omstændighed, at man til enhver Tid kender sin Stilling ligeoverfor det mødende Skib, vil selvfølgelig bidrage betydelig til at hindre Kollision, dog maa der vel ogsaa indføres et Signal for: „Jeg hører dig ret forud“, som vel turde være den vigtigste Situation. Men ogsaa ved dette System klæber efter vor Formening Vanskeligheder, som man ikke bør overse. Det er ikke altid muligt med tilstrækkelig Nøjagtighed at angive, i hvilken Retning det mødende Skibs Dampfløjte høres, om ret forud eller en Streg eller to til Bagbord eller Styrbord, og selv en mindre Afvigelse til en af Siderne formenes at kunne hidføre betænkelige Situationer. Dertil kommer, at Systemet vistnok med tilstrækkelig Forsigtighed vil kunne finde Anvendelse i aabent Farvand, hvor der kun er Tale om to mødende Skibe, men i et trafikeret Farvand, hvor flere Skibe mødes og skal passere hverandre, vil det efter vor Formening være aldeles ubrugeligt. Naar en Fløjte høres her, en anden der, og en tredje og fjerde paa andre Punkter, vil det jo være umuligt at korrespondere med dem alle samtidig eller vide, til hvilket af de paagældende Skibe der signaliseres.

Vi har modtaget Cirkulærer fra Generaltolddirektoratet, ifølge hvilke der mellem den danske og den hollandske Regering er afsluttet Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Skibsmaalene. Herefter anerkendes i hollandske Havne uden Eftermaaling samtlige paa eller efter d. 1. April 1895 udstedte nationale Maalebrev for danske Sejl- og Dampskibe. Bestemmelsen er traadt i Kraft i afvigte November Maaned. Fremdeles er der afsluttet en ny Overenskomst mellem Danmark og Rusland om gensidig Anerkendelse af Skibsmaalene, saaledes at danske Sejl- og Dampskibe, der er forsynede med et efter d. 1. April 1895 udstedt Nationalitets- og Registrerings-Certifikat (Maalebrev), ved Ankomsten til russiske Havne skal være fritagne for Ommaaling, og Skibets i de paagældende Certifikater eller Maalebrev angivne Netto Register-Tonnage skal lægges til Grund for Beregningen af de Afgifter, som skal opkræves i den fremmede Havn. Bestemmelsen træder i Kraft straks.

Tilsvarende Rettigheder er tilstaaede henholdsvis hollandske og russiske Skibe i danske Havne.

Som tidligere omtalt, har Hr. Kaptajn Ishøy, tidligere Lærer ved Aalborg Navigationsskole, opfundet en ny Skibstype, som formenes at skulle forøge Sejladsens Hastighed samtidig med, at der indvindes større Lastrum i Skibe, byggede efter den ny Konstruktion. Efter at en stor Del af den til Stiftelsen af et Aktieselskab fornødne Kapital var tegnet under Haanden, er der nu paa et d. 1. Maj d. A. afholdt Møde dannet et Aktieselskab med det Formaal at søge den ny Opfindelse udnyttet paa bedste Maade. Det ny Aktieselskabs Bestyrelse bestaar af d'Hrr. Overmaskinmester Berg, Gros-

serer Chr. F. Esmann, Kaptajn Jacob Holm, Kaptajn Fr. Ishøy og Sagfører Peschardt med sidst nævnte som Formand. Med Strandmøllens Skibsværft er der truffet Overenskomst om Bygningen af en Baad efter den ny Type, og man haaber at kunne faa denne færdig til d. 9. Juli, saaledes at Baaden kan blive forevist for Deltagerne i Søfartskongressen, der til den Tid afholdes her i Byen. Saafremt det maatte vise sig, at Baaden i Praksis opfylder de Forventninger, der næres til den, efter at der af sagkyndige Folk er foretaget Beregninger om dens Hurtighed og Bæreevne, vil der her være gjort en Opfindelse af vidt rækkende Betydning, og Bestyrelsen har derfor ment at burde stræbe hen til, at et Forsøg i Praksis kan vise Værdien af de teoretiske Beregninger.

Engelske Søfartsforhold.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget Uddrag af Beretningen for 1901 til Udenrigsministeriet fra det danske Generalkonsulat i London. Vi gengiver heraf følgende, af Hr. P. A. Petersen af Firmaet Johs. Grønsund & Co. meddelte, meget interessante Oversigt over forskellige engelske Søfartsforhold i det forløbne Aar:

Parlamentets effektive Indblanding i Skibsfartens økonomiske Interesser indskrænker sig — takket være Redernes aarvaagne Repræsentanter — til en Revision af Loven vedrørende Erstatning til Arbejderne for Skade paa Liv og Lemmer eller Tab af Liv, den saakaldte „Workmens Compensation Act“, der siden dens Vedtagelse for nogle Aar siden har givet Anledning til mange Processer og forskellige Fortolkninger, grundet paa dens tvivlsomme Ordlyd. Den ny Lov, hvis Titel er „The Factory and Workshop Amendment and Consolidation Act 1901“, blev introduceret i Underhuset af Indenrigsministeren, og efter at være læst anden Gang uden Opposition henvist til Husets permanente Komite for Handelssager til Undersøgelse og Rapport. Mr. T. P. O'Conner stillede her et Forslag om at indføre en Klausul, hvis Formaal var at udvide Loven til at omfatte Skibe, som lastes eller losses i hvilkenensomhelst Dok, Kanal eller Flod eller ud for en Kaj eller et Værft i de forenede Kongeriger. Da Rederne erkendte det urimelige i, at en Arbejder var berettiget til Skadeserstatning, hvis han var beskæftiget med Losning eller Ladning af et Skib, liggende ved Siden af et Værft, en Dok eller Kaj, men derimod ikke, hvis Losning eller Lastning foregik ud over Skibets Side til Pramme eller Lægtre, medens det laa i en Dok eller Flod (saaledes som den eksisterende „Workmens Compensation Act“ er bleven fortolket af Domstolene), fandt de ingen Anledning til at opponere mod den af Mr. O'Conner foreslaaede Udvidelse, men gjorde samtidig gældende overfor Regeringen, at Loven billigvis ogsaa burde omfatte fremmede Skibe, saaledes at engelske Skibe ikke kom til at bære et Ansvar, som de fremmede var fritagne for. Indenrigsministeren indgik herpaa, og Loven gælder nu for alle Nationers Skibe, og Ansvaret for Skadeserstatning til Arbejdere er ens for alle. Den engelske Lov træder i Kraft d. 1. Januar 1902. — Mr. Nannettis Forsøg paa at indlemme en Klausul i Loven om, at Arbejdere, der laster eller losses Skibe efter en Rate pr. Ton Vægt eller Maal, skulde være berettigede til at undersøge Skibets Konnossementer og Manifeste, blev forkastet som en uberettiget Indblanding i Redernes Affærer. Samme Skæbne led Mr. Tennants Forsøg paa at indføre en Bestemmelse, der regulerede Brugen af særlig brændbar Maling.

Det er muligvis ikke almindelig bekendt, at et frem-

med Skib ikke ifølge nogen eksisterende Lov kan beslaglægges her i Landet for Fordringer paa Erstatning for Skade ved Ulykkestilfælde som Følge af Forsømmelse fra Skibets Side, og den ny Lov giver heller ingen Myndighed hertil; enhver Fordring af denne Art maa rettes mod Personer og ikke „in rem“, men naar en Udlænding ikke ejer Ejendom her i Landet, som kan angribes, er det et Spørgsmaal, hvorvidt den ny Lov i sin Virkning vil blive effektiv mod fremmede Skibe. Det synes snarere at blive et Spørgsmaal mellem Stevedorerne og de af dem engagerede Arbejdere paa den ene Side og mellem den fremmede Reder og hans antagne Stevedor paa den anden Side. Stevedoren kan beskytte sig ved at assurere sine Folk i et af de mange Ulykkesforsikringsselskaber og belaste Rederen med Præmien.

Et Lovforslag („The Merchant Shipping (foreign) ships Bill“) blev fremlagt i Overhuset af Board of Trade, men saa sent i Sessionen, at det kun blev læst første Gang og derefter udsat til næste Parlamentssamling. Dette Forslag har til Formaal at gøre Afkortning i Register-Tonnagen for Folkerum i fremmede Skibe lovlig paa samme Maade som i britiske Skibe, og man tør nok med Rette formode, at dette Skridt er sket paa Foranledning af de nordiske Regeringer og er en Følge af den Sag, hvori det danske Skib „Cathay“ var indviklet, og i hvilken der af Admiralitetsretten blev afsagt en Dom, der vakte almindelig Opmærksomhed og som endnu er Rederierne i frisk Minde.

Lord Kansleren indbragte et Forslag om Kodifikation af Loven om Søassurancer, men det naaede kun at blive fremlagt og blev opgivet. Derimod opnaaedes kongelig Stadfæstelse paa en Stempellov for Kasko-Police, hvorved disses Forlængelse ud over det oprindelige Tidsmaal gøres lovlig.

Lord Muskerrys Forsøg paa at gennemføre et Lovforslag angaaende Minimums Lastning af et Skib og Mærkning paa Skibets Side af en Minimums Lastelinje, paa samme Maade, som Skibe nu er mærkede med Maksimums Sommer- og Vinter Lastelinjer, mislykkedes, og Grunden hertil var formentlig den Omstændighed, at Loven kun vilde komme til Anvendelse overfor britiske Skibe. Board of Trade opponerede mod Forslaget, og det blev forkastet ved 2den Læsning med stort Flertal. „The Light Load Line Bill“, som var Navnet paa Forslaget, er saaledes lagt paa Hylden for en Tid, men da det er et Spørgsmaal af Betydning, hvorom der har været skrevet og talt meget, vil det utvivlsomt i en nær Fremtid atter blive bragt paa Bane.

Lord Muskerrys „Flag bill“, som den almindelig kaldes, men hvis rette Titel er „The Merchant Shipping Act Amendment Bill“, der har til Formaal at udelukke Udlændinge fra at føre engelske Skibe, med andre Ord, at Skibsfører-Certifikater for Fremtiden kun gives til britiske Undersaatter, mødtes med energisk Opposition fra Redernes Side og forkastedes ved anden Læsning. Rederne betragter dette Forslag som en uberettiget Indblanding i Udøvelsen af deres Virksomhed.

Den kongelige Kommission, der har været beskæftiget med at afhøre Vidner og modtage Forslag med Hensyn til en Forbedring af Londons Havne- og Dokforhold, afsluttede sine Møder tidlig i Juli, men har endnu ikke afgivet sin Rapport, som imødeses med Interesse. Den almindelige Mening er, at Kommissionen vil anbefale Dannelsen af en offentlig „trust“, for at samle alle de forskellige Interesser under én Bestyrelse, som skal have Myndighed til at opkøbe de forskellige Dokkompagniers Ejendomme, uddybe Floden, forbedre Havne- og Dokforhold, og som en naturlig Følge heraf bemyndiges til at skaffe den fornødne Kapital samt paalægge Skibe, Lægtre og Gods de nødvendige Afgifter. Londons Skibsrederforening er afgjort i Favør af en saadan Ordning.

Nødvendigheden af at uddanne Lærlinge i Handelsflaaden og derved frembringe en rigeligere og bedre Klasse Søfolk har været meget debatteret, og der er fra forskellige Rederes Side gjort betydelige Skridt i denne Retning.

Spørgsmaalet om Statssubventioner til fremmede Nationers Handelsskibe og disses Indflydelse paa den britiske Skibsfart og Handel er under Overvejelse af en Komite, der er nedsat af Underhuset.

De ny internationale Code Signaler kommer i almindelig Brug d. 1. Januar 1902 og Lloyds har bekendtgjort, at man venter, at Skibe fra nævnte Dag kun vil benytte disse og ikke de ældre.

Verdens største Dampskib, White Star Linjens „Celtic“, gik i Fart d. 26. Juli.

Det er ingen Overdrivelse, naar man siger, at Fragtmarkedet nu er værre, end det har været i mange Aar. Der udtaltes i Beretningen for et Aar siden det Haab, at den flovere Tone, der da havde begyndt at gøre sig gældende, kun maatte være af forbigaaende Natur, og at Markedet med det ny Aar vilde blive bedre. Disse Forhaabninger er ikke slaaede til, og Fragterne i alle Markeder er gaaede lavere, indtil vi nu er komne paa det Stadium, at Oplægning for en Tid er bleven en Nødvendighed, hvortil mange Redere har maattet søge Tilflugt. Paa samme Tid som Fragtmarkedet er faldet sammen, ser man det Særsyn, at Skibsbyggeriet er mere virksomt end nogensinde tidligere, og Statistiken over nybyggede Skibe for det forløbne Aar viser en større Forøgelse end nogensinde tidligere. Mange af de ny Skibe bliver straks oplagte af Mangel paa rentabel Beskæftigelse, og flere sælges til Priser, som er langt under, hvad de har kostet. Det er Efterveerne fra de sidste 3 å 4 gode Aar, man nu lider under. Folk var for sangvinske og troede, at de gode Tider vilde vedvare flere Aar, og der gaves Bestillinger paa ny Skibe til høje Priser, at leveres i Løbet af 2 Aar. Omendskønt flere Kontrakter er annullerede, har Skibsbyggerne endnu Bestillinger i Hænde, som vil holde dem i Virksomhed det meste af Aaret og mulig noget ind i 1903. Efterhaanden som Tonnagen tiltager, vil det økonomiske Tryk blive større, og Udsigterne for Skibsfarten er derfor yderst slette.

Sammenligner man de nuværende Fragter med dem for et Aar siden, finder man i flere Tilfælde en Nedgang af 50 pCt. eller endog mere. Tages f. Eks. Amerikas nordlige Havne, finder man, at Kornfragterne er omkring 2/ nu mod 4/ for et Aar siden, ja, det er faktisk, at flere af Rutebaadene har taget Korn over for 1 d. pr. Bushel (8 d. pr. Quarter) og Kul for 5/ å 6/ pr. Ton. For et Aar siden betaltes villigt 9/6 for Kul til det vestlige Italien, Port Said, Alexandria etc., nu derimod er Fragterne 5/. Plankefragterne fra Kronstadt var i Efteraaret 1900 37/6 å 40/ mod 25/ sidste Efteraar. I alle andre Retninger er Forholdet det samme. Med dyre Skibe og høje Driftsomkostninger er det umuligt, at der kan sejles til de nuværende Fragter uden Tab, og Rederne vil blive nødsagede til at lægge en Del af Skibene op for en Tid. Der er al for megen Tonnage, og før der bliver et mere rationelt Forhold mellem Udbud og Begær, kan ingen Bedring indtræffe. — Sejlskibe i den hjemlige Fart — naar undtages de store, gamle Fartøjer, der alene er henviste til Tømmer og Koks — har været ret heldige i det forløbne Aar. Navnlige de ny tidssvarende Skibe, hvoraf Danmark har skaffet sig en anseelig Flaade i det sidste Aar — Skibe med lille Register-Tonnage, stor Bæreevne, let Dybgaende, rummelig Dæksplads for Ladning og hensigtsmæssig, økonomisk Sejllindevretning — har gjort det gennemgaaende godt, og den Slags Skibe har vistnok en Fremtid for sig.

Der sluttedes tidlig paa Saisonen for Archangel for Tjære til 3/ Kulhavn, 3/3 Hull eller London, 3/6 Holland, Harburg, Hamburg, 3/6 Bristol, Liverpool, Clyden, og senere paa Aaret, efter at Nedgangen var indtraadt,

til 3/ London, Liverpool og Clyden med 1/6, senere 1/ mere Fragt for Beg. Til Vestkysten af Italien opnaaedes 32/6 pr. Ton Beg. — For Fyrrestaver fra Archangel til Charlestown, Cornwall betingedes 60/ pr. Standard og til Themsen 50/. — Der sluttedes en Række Sejlskibe for Havre fra Nystad, Åbo, Christiansstad, Råfsø og Wasa til 2/ pr. 336 Pd. til Østkysten, London, Kanalen indtil Plymouth. — Stavfragterne aabnede højt, men dalede gradvis sammen med andre Fragter. Tidligt paa Saisonen sluttedes en Række Skibe til 40/ pr. Standard fra Kotka, Råfsø og lignende Steder til Themsen, grundliggende; senere gik Fragten gradvis ned til 38/, 37/ og 36/ og Aaret endte med 27/6. — Til Havnene i Cornwall sluttedes tidligt paa Aaret fra Råfsø, Kotka og lignende Havne til 40/, senere til 38/9 og 37/6, ja ned til 35/. — Fra Umeå og Skefteå opnaaedes 45/, 43/9 og senere 42/6.

Om Bemandingen af engelske Koffardiskibe indeholder Konsulatberetningen derefter følgende:

Allerede i en Række af Aar har man i Pressen og i offentlige Forhandlinger henledet Opmærksomheden paa det prekære i, at et meget betydeligt Antal fremmede Sømænd, ikke alene Evropæere, men Negre, Lascarer og andre forhyres paa engelske Skibe. Dels bliver dermed et stort Antal engelske Sømænd, hvoraf mange til sine Tider gaar ledige, berøvede Erhvervet, og dels har det en uheldig Indflydelse paa den Reserve for Orlogsflaaden, som man altid regner paa at besidde blandt Bemandingen af Koffardiskibene.

Om Aarsagerne til dette Forhold hersker megen Meningsforskel. Fra den ene Side tillægges Skylden den større Drukkenskab blandt engelske Søfolk og den uheldige Indflydelse, som disses Fagforeninger udøver paa Folkene. Andre antager de væsentligste Grunde at være daarlig Behandling og Forplejning om Bord. Der paastaas endog, at blandt Redere og Skibsførere findes Mænd, som af Princip behandler Folkene daarligt om Bord, for at formaa dem til at desertere, saa at deres til Gode havende Hyre kan blive konfiskeret. Skønt saadanne Tilfælde forhaabentlig hører til Sjældenhederne, er Desertionerne fra engelske Skibe, hvad end Grunden maa være, tiltagne i saa foruroligende Grad, at de nu udgør henimod 15,000 om Aaret, hvoraf et stort Antal hellere renoncerer paa deres til Gode havende Hyre end forbliver om Bord. Som Følge heraf har Board of Trade nedsat en Kommission, som skal undersøge alle de herhen hørende Forhold og i sin Tid gøre Indberetning samt foreslaa mulige Forandringer i Lovgivningen til Forelæggelse for Parlamentet. Kommissionen skal saaledes undersøge: 1) Grundene til, at en saa stor og stedse tiltagende Mængde af fremmede Søfolk employeres paa de britiske Koffardiskibe, og hvilken Indflydelse, dette kan have paa den Reserve af britiske Sømænd, som behøves for Flaaden; 2) Hvorvidt de gældende Love og Vedtægter er tilstrækkelige til at sikre passende Føde, Opholdsrum, Lægebehandling og rimelig Komfort for britiske Sømænd i Handelsflaaden; 3) Hvorvidt Desertion og Forseelser imod Disciplinen tager Overhaand i Handelsflaaden, og at anbefale, hvilke Skridt der kan foretages for at hæmme disse. — Skønt Rederierne ikke var særlig gunstig stemte for Kommissionen, som de ansaa for overflødig og kun tjenende til at paalægge den engelske Skibsfart ny Byrder, ligesom de opponerede imod, at en bekendt Agitator for Søfolkene blev Medlem af Kommissionen, er denne dog nu bleven konstitueret paa en fylldig Maade og vil sikkert i sin Tid fremkomme med Forslag, som kan antages at være praktiske og at tjene til i al Fald at reducere de Misligheder, som finder Sted, og som fra det offentliges Side lader sig afhjælpe.

En særlig Anke er, at Søfolkene paa længere Rejser maa vente al for lang Tid paa deres Hyre, medens Betalingen burde ske maanedsvist til deres Familier, hvor saadant var praktisk, ligesom Rederne heller

ikke burde have Ret til at beholde de Beløb, som Desertørerne har til Gode, en Praksis, der i al Fald kan bidrage til Ildebehandling af Søfolk og Forøgelse af Desertioner.

Beretningen indeholder sluttelig nogle Oplysninger om nogle velgørende Institutioner for Søfolk. British and Foreign Sailors Society har faaet en ny Bygning i Limehouse, der vil være et Samlingssted for Søfolk af alle Nationer. Den vil indeholde Maadeholds-Restaurations-, Læse-, Ryge-, Sove- og Badeværelser, Bibliotek og Observatorium. I Forbindelse hermed oprettes en Skole for unge Sømand, der vil uddannes til Skibsførere. En Fløj af Bygningen reserveres for fremmede, navnlig danske og skandinaviske Sømand. Sømandshospitalet i Greenwich modtager syge Sømand af alle Nationer uden Introduktion, saavel i selve Hospitalet i Greenwich som i Hospitalet i Royal Victoria and Albert Docks; Sømandene kan ogsaa i mindre Sygdomstilfælde behandles ved Hospitalets Apoteker i East India Dock Road 51 og i Gravesend. Sømandene yder ingen Betaling, men faar tværtimod i mange Tilfælde Hjælp til Hjemrejse, Klæder etc., naar de forlader Hospitalet. I 1900 modtoges 23 danske Sømand som Patienter. Den danske Regering har bidraget til Hospitalet med 20 Lst. Sailors Home, som huser Søfolk af alle Nationer og giver dem Lejlighed til at faa Hyre, modtog forrige Aar 92 danske Matros og har siden Institutionens Oprettelse i 1835 haft 7,138 danske Søfolk i Hjemmet. Ogsaa denne Institution er en stor Velgerning for Søfolkene, der derved kan undgaa Hyrebassernes og Logihusenes Opdrækkerier, have et billigt og renligt Hjem med Adgang til Læsestuer og Foredrag af forskellig Art, og hvor de med fuld Sikkerhed kan opbevare deres Sparepenge og gratis faa Forskud paa deres Hyre. Det skandinaviske Sømandshjem, West India Docks, Poplar, er ligeledes en fortræffelig Institution, særlig bestemt for skandinaviske Søfolk, skønt den ogsaa modtager andre. Hjemmet benyttedes i forrige Aar af 4,427 Sømand, hvoraf 316 var danske. Sømandene nyder her den bedste Pleje, og et glædeligt Faktum er det, at fra denne Institution sendes aarlig flere hundrede tusinde Kroner af opsparat Hyre til Søfolkenes Slægtninge eller til Sparekasser i de skandinaviske Riger.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 24/1902, afsagt den 19. Febr. 1902. En Kok, der var forhyret med Skonnerten „Ingeborg“ af Marstal for Rejse til Sverrig og videre, forlod Skibet i Skellefteå, efter Sigende fordi Kaptajnen truede ham og skubbede til ham. Han tog Skibets Baad med og lod den ligge ved Land, gik om Natten om Bord med en fremmed Baad og tog noget Proviant, hvorpaa han atter tog Skibets Baad og lod den ligge ved Land, hvorefter han forsvandt. Han havde et Par Kroner til Gode som Hyre. Tilbageskaffelsen af Baaden medførte en Udgift for Rederiet af c. 40 Kr., men man frafaldt Fordring paa Erstatning herfor. Kokken dømtes efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i en Maaaned og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 44/1902, afsagt d. 30. April 1902. En Matros, der var forhyret med Skonnertbrig Louise for en Rejse til Island og videre, rømte efter Skibets Ankomst til Liverpool. Som Grund til Rømningen angav han, at han ikke havde turdet gaa videre med Skibet, fordi det ingen Ballast havde, og fordi den Ladning — Koks — som det skulde indtage i Liverpool, efter hans Mening var for let, hvorfor han ogsaa havde anmodet om at blive afmønstreret, hvilket var blevet nægtet

ham. Han anførte endvidere, at hans Frygt havde vist sig at være begrundet, idet Skibet paa Rejsen fra Liverpool var gaaet under med hele Mandskabet. Der var nu imidlertid intet oplyst om Grunden til Skibets Undergang og der var heller intet oplyst om at vedkommende Matros havde anmodet om at blive afmønstreret; han rømte, før Skibet havde begyndt at indtage Koksladningen og uden forinden at have henvendt sig til Konsulatet. I Henhold til Sølovens § 298 blev han dømt til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. 45/1902, afsagt d. 30. April 1902. En Matros, der hos en Forhyringsagent havde ladet sig forhyre til at gaa med Dampskibet Rosenborg paa Rejse til England og videre, og som ved at skrive sit Navn i Forhyringsagentens Protokol havde forpligtet sig til at gaa med nævnte Damper paa den omtalte Rejse, vægrede sig alligevel Dagen efter ved at lade sig paa-mønstre, fordi han havde erfaret, at Damperen tilhørte et af de Rederier, overfor hvilke der var Strejke. I Henhold til Sølovens § 297 blev han dømt til en Bøde af 75 Kr. og til at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Dom i S. S. No. 46/1902, afsagt d. 30. April 1902. En Matros, der var om Bord paa Dampskibet Alexandra paa Rejsen fra New York til Kjøbenhavn, kom i Tvist med en 59aarig Tømmermand, efter hvis Forklaring Matrosen tilføjede ham et Slag i Ansigtet tværs over Næsen, saa at der fremkom et blødende Saar. Efter Matrosens egen Forklaring tog han ganske vist fat i Tømmermanden og truede ham, men det maatte skyldes en Bevægelse af Tømmermanden og et Uheld, at han ramte denne i Ansigtet, idet dette ikke var tilsigtet. Da Matrosen derefter kaldtes op i Bestiklukafet, og Kaptajnen her bebrejdede ham, at han havde slaet Tømmermanden, der var en gammel Mand, blev han efter Kaptajnets og Styrmandens edelig afgivne Forklaring fuldstændig rasende, tog fat i Kaptajnets Tøj, truede med Haanden mod Kaptajnen og kom med en Mængde Eder og gemene Skældsord. Matrosen erklærede ikke at kunne huske, hvad der ved den paagældende Lejlighed var blevet sagt, men turde dog ikke benægte, at Kaptajnets og Styrmandens Fremstilling kunde være rigtig.

Han blev i Henhold til Sølovens § 303, 1. Stykke, dømt til Fængsel paa Vand og Brød i 2 × 5 Dage og til at tilsvare Sagens Omkostninger til det offentlige.

Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande.

Det vil erindres, at det paa den Generalforsamling, som Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe i Januar afholdt i Marstal, besluttedes at søge udvirket forskellige Forbedringer ved Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande. Efter Afdelingens Anmodning indgik derefter Foreningens Hovedbestyrelse til Marineministeriet med Andragende om de ønskede Forbedringer. Fra Ministeriet har Bestyrelsen nu modtaget en Skrivelse, hvori det meddeles, at Fyret paa Frankeklint i den kommende Sommer vil blive forandret i Overensstemmelse med de i Andragendet fremsatte Ønsker, samt at følgende Sømærker, saa snart de dertil nødvendige Midler er bevilgede paa det kommende Aars Finanslov, vil blive udlagte: Et Sømærke paa Havknudeflak; en Risprík paa 7 Fods Pladen vest for Letten; en Risprík paa Lyø Revs Østende; en Halm- og en Risprík for Løbet mellem Korshavn og Flæskholm ved Avernakø; 2 Hovedfarvandsmærker i Storstrømmen,

nemlig et syd for Middelgrundens 7 Fods Pulle og et nord for Havnsø Næb. Forholdene ved Romsø Fyr vil med det første blive undersøgte, medens en Forbedring af Thunø Fyr fremdeles maa udsættes noget af Hensyn til mere paatrængende Arbejder.

Generalforsamlinger og Aarsberetninger.

Dansk Forening for international Søret

har afholdt aarlig Generalforsamling. Til Medlemmerne var der forinden udsendt en Beretning om Foreningens hidtidige Virksomhed. Det ses heraf, at den danske Forening har deltaget i alle de af Hovedforeningen afholdte Møder og har givet Besvarelser af de til de forskellige Underforeninger rettede Spørgsmaal, altsaa har været med i det støtte og energiske Arbejde frem mod Maalet — international Søret —, som Hovedforeningen, Comité maritime international, har stillet sig. Medlemmerne maa være Bestyrelsen og dens Formand, Højesteretsadvokat Hindenburg, taknemlige dels for det ikke ubetydelige Arbejde med Repræsentation og Korrespondance, men ogsaa fordi der i Aar er udsendt en trykt Beretning, hvorved Medlemmerne faar lidt at vide om Virksomheden. For dem, der maatte ønske udførligere Meddelelser om de afholdte Møder, er der endvidere Adgang til ved Henvendelse til Bestyrelsen at faa de udgivne Beretninger enten gratis eller til nedsat Pris.

Hvad de hidtil opnaaede Resultater af Komiteens Arbejde angaar, da har vi i sin Tid ret udførlig omtalt disse, saaledes som de navnlig foreligger med Hensyn til Reders Ansvar for Skade, forvoldt af hans Skib, samt Reglerne for Sammenstød og Bjærgning, og skal derfor kun berøre, at det næste Møde afholdes i Hamburg i Slutningen af September og at dette Møde vil beskæftige sig med „Domstolens Competance i Paasejlingssager“ og „Søpanteret og tinglige Rettigheder“.

Paa Generalforsamlingen blev der givet Decharge for Regnskabet, den afgaaede Bestyrelse blev genvalgt, og der gaves Bestyrelsen Bemyndigelse til nærmere at ordne Foreningens Repræsentation paa Mødet i Hamburg.

Foreningen til Søfartens Fremme

har afholdt aarlig Generalforsamling. Kommandør Jacobsen dirigerede. Kassereren, Grosserer M. Melchior, fremlagde Regnskabet. Formuen udgjorde 225,526 Kr. og viste en Fremgang sammenlignet med f. A. af 16,716 Kr., hvoraf 9,775 Kr. var Kursavance. Indtægten var 44,023 Kr., Udgiften 34,907 Kr.

Formanden, Kommandør Münter, meddelte Aarsberetningen. Bestyrelsens Hovedinteresse havde koncentreret sig om Navigationsskolen, der, takket være den energiske Bestyrer og dens duelige Lærerspersonale, havde virket tilfredsstillende. Elevantallet havde været noget mindre end i. A., hvilket hang sammen med de ugunstigere Søfartskonjunkturer. Derfor havde ogsaa Foreningens Tilskud til Skolen været noget større. Man havde fremdeles sin Opmærksomhed henvendt paa at erhverve en passende Grund for en ny Skolebygning, men man havde ikke naaet dette vanskelige Maal. Der havde atter været Nedgang i Medlemstallet (145 imod 157 f. A.), en Nedgang, der dog ikke tydede paa en Formindskelse af Foreningens Betydning med Hensyn til dens Hovedformaal.

Til Bestyrelsen genvalgtes Grosserer M. Melchior, Kontorchef Ortmann og Kommandør Jacobsen.

Sømandsbiblioteket for Danmark

har i sit nu afsluttede 3dje Regnskabsaar haft en Forøgelse fra 2,800 til 4,200 Bind, altsaa en Fremgang af 1,400 Bind.

Der er nu udsendt 146 Kasser med c. 25 Bind i hver; inden Sommerens Udgang forventes c. 160 Kasser at være til Søs. Af Bøgerne er c. 1,000 Bind religiøse, 1,600 Bind fortællende, 1,000 Bind belærende og 600 Bind med forskelligt Indhold.

Af Kasserne er 19 i Dampskibe, 11 i Fyrskibe, 39 med Skibe i oversøisk Fart, 74 med Skibe paa Nord- og Østersøen; 3 er forliste. 17 Bytninger er foretagne fra Biblioteket, og adskillige Gange er Kasserne dertil byttede mellem Skibe indbyrdes. Mange Breve saavel som mundtlige Vidnesbyrd er modtagne som Udtryk for den Gavn og Glæde, der ved disse Bogkasser er stiftet om Bord, og Kaptejnerne begynder nu selv at henvende sig for at faa Kasser med.

Regnskabet balancerer med Kr. 1,295.41. Deraf er gaaet til Indbinding 510 Kr., Bogkasser 247 Kr. og Bogindkøb 416 Kr. Underskud fra forrige Aar er dækket, og der er en Kassebeholdning paa 30 Kr. til næste Aar.

Fra Redere er bidraget 459 Kr., fra søfarende 66 Kr., fra private 256 Kr., Raben-Levetzauseke Fond har bidraget 300 Kr. og Jul. Skrikes Legat 200 Kr. Saare megen Velvilje er vist fra Boghandlernes Side og fra Udvalget for Folkoplysningens Fremme. Fra private er modtaget i Gaver c. 600 Bind.

Biblioteket sorterer under Udvalget for de kristelige Ungdomsforeninger og ledes af Sømandsmissionær Vilh. Rasch, Odense. Det takker hjerteligt enhver, der gav en Haandsrækning; Maalet for det kommende Aar maa være Udsendelsen af de næste 2,000 Bind, at efterhaanden alle vore Skibe kan blive forsynede. Alle Gaver i Bøger og Pengø adresseres: „Sømandsbiblioteket for Danmark“, Odense

Fragtmarkedet.

Der er ingen nævneværdig Forandring indtraadt i den forløbne Uge, hvad Raterne angaar, men hist og her synes der at komme mere Begær efter Tonnage, og hvis Rederne vil forholde sig blot nogenlunde tilbageholdne, er det ikke udelukket, at der maaske kan finde nogen Fragtstigning Sted. Rederne er ikke forvante i denne Tid, og enhver lille Opgang, der kan gennemføres, vil sikkert blive paaskønnet. Der er jo stadig en Mængde ledig Tonnage paa Markedet, ikke mindst i Nord- og Østersøen, men nu da næsten hele Østersøen og Hvidehavet, der beskæftiger saa mange skandinaviske og tyske Dampere, er genaabnede, vil dette i ikke ringe Grad bidrage til at distribuere disse Baade, som hidtil har været henviste til de faa tilgængelige Pladser, og forhaabentlig vil dette bidrage til en Fragtstigning fra disse Farvande, der har saa stor Betydning for vor Flaade. Der synes da ogsaa allerede at være indtraadt en lidt fastere Stemning for Østersøpladsernes Vedkommende, naar lige undtages St. Petersborg, men dette er kun en Følge af, at der ved Genaabningen pludseligt styrtede en uforholdsmæssig stor Mængde Dampere ind paa dette Marked. Naar der er gaaet lidt Tid og Korntilførslerne til St. Petersborg tiltager, vil dette Misforhold dog antagelig rette sig. I de nordamerikanske Fragter er der ingen i Øjne faldende Forandring at spore; der fragtes ret livligt for Træ, ligesom der ogsaa er nogen Efterspørgsel for Dampere i Maanedesfragt. Iøvrigt henvises til efterstaaende Specifikationer af de forskellige Markeder.

Det østlige Marked viser fremdeles ingen Bedring; kun har Bombay fragtet noget livligere, men Raten er ikke over 13/ til udsøgt Havn, 13/6 Hamburg for prompt Tonnage, 12/6 pr. Juni. Fra Kurrachee fragtes derimod intet. Rispladserne er stille; sidst betalte Rate er 18/9 Akyab/Antwerpen. Calcutta er uforandret paa Basis af 18/ til udsøgt Havn, og for Kul betales 5 Rupees til Bombay. For Sukker fra Java til U. S. er atter sluttet nogle Dampere pr. Juni/Juli til 23/ pr. Ton.

Sortehavet, Donauen og Azoff fragter atter livligere, og Raterne er overalt højere, omend det kun er lidt. Fra Sulina fragtes mest og Raten herfra pr. Maj/Juni er 8/3 à 8/6 L. H. A. R., 6 d. mere for Hamburg. For prompte Baade fra Odessa betales 7/9 à 8/ til udsøgt Havn paa „berth terms“, og fra Nicolaieff kan faas 8/3 à 8/6 pr. Juni. Donauen betaler for prompt 11/ N. C., 11/6 Hamburg, og fra Taganrog er 9/9 til Rotterdam direkte sidst betalte Rate. Der gøres meget lidt pr. Efteraaret; der er dog sluttet enkelte Baade pr. Oktober fra Odessa til L. H. A. R. à 10/3, og fra Azoff er pr. 15. Septbr./15. Oktober betalt 11/6 „any“, 12/ Hamburg. For Erts fra Poti til Rotterdam, Antwerpen eller Calais kan betinges 11/ pr. Juni.

Middelhavet er gennemgaaende flovt, men enkelte prompte Baade har dog opnaaet bedre Rater end der ellers betales i den senere Tid. Hovedmassen af Befragtningerne er for Erts, som betaler 8/ Almeria/Barrow, 6/9 Benisaf/Tyne, 7/9 Chartagena/Middlesbrough, 9/6 Agua Amarga/Kratzwick, alt med „full terms“, medens der med „free despatch“ kan opnaas 7/6 Seriphos/Glasgow, 5/4½ à 5/6 Elba/Cardiff, 6/ Glasgow, 7/3 à 7/6 Limiona/Barrow eller Glasgow, 6/ Aguilas/West-Hartlepool, 10/6 Huelva/Savannah. For Esparto til Skotlands Østkyst betinges 13/ fra Spanien eller Afrikas Nordkyst, og for Fosfat noteres uforandret 8/6 Sfaz/London, 8/9 Kings Lynn, 6/6 Bona/Rotterdam. Fra Bilbao betales for Erts 5/ til Middlesbro, Grangemouth eller Boness, 5/1½ Glasgow, 4/10½ Rotterdam.

Nordamerika har ikke fragtet for stort andet end Træ og Fosfat, medens baade Korn og Bomuld i hele Ladninger foreløbig ligger helt stille. Fra de kanadiske Pladser betinges uforandret 35/ fra St. John til Englands Vestkyst, 37/6 fra St. Lawrence, og fra Miramichi er betalt 42/ til Cork, 40/6 til Liverpool. For Maj/Juni Tonnage opnaas fra Golfstad til U. K. eller Kont. 80/ à 81/3 for én, 1/3 mere for to Lossepladser. Kulfragterne er uforandrede paa Basis af 7/9 fra Philadelphia til Italiens Vestkyst eller Marseille. For Fosfat er sidst betalt 14/ Tampa/La Pallice, 13/6 Fernandina/Landskrona, 11/6 Coosaw/U. K., alt pr. Juni. Med de svære Udgifter paa Lasteplasserne er dette en meget tarvelig Forretning. Timecharter Tonnage er kun i ringe Efter-spørgsel og der betales ikke mere end 3/3 à 3/4½ pr. Ton Dødvægt til almindelig transatlantisk Fart, 12 Maaneder.

La Plata er fremdeles yderst flovt, idet der hersker stor Knaphed paa Laster. Kun prompt Tonnage kan placeres, og for saadan betales 9/6 à 10/ fra Buenos Ayres, 12/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont.

Østersøen faar nu efterhaanden flere og flere Havne tilgængelige, og det vil næppe vare ret længe, inden der er aabent overalt. Libau har bedret sig lidt, idet Raten til London eller Rotterdam er steget fra 8¼ til 9¾ d, Havrebasis. Riga er ogsaa fastere, og der betinges nu 19/ D/B. til London, 18/6 Grimsby eller Hull, Hfl. 11/12 Rotterdam eller Amsterdam, Frcs. 24 Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27 Rouen, endvidere Frcs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Reval har intet at byde paa, og fra St. Petersborg opnaas for prompt Tonnage kun 9¾ à 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/ Hamburg eller Weseren, Rm. 10 Rugbasis for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig. Fra Königsberg noteres uforandret 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam. Fra Kronstadt er der sluttet til 18/ D/B. til Grangemouth, fra Råfsø til 22/, endvidere 22/6 Hernøsand/Hull, 30/ Sydfinland/Garston, 22/ Hernøsand/Aberdeen, 20/ Kronstadt/Dundee.

Kulfragterne viser ingen Bedring, naar undtages en mindre Stigning fra Wales til Middelhavet. Fra Østkysten er Raterne uforandret slette, navnlig til Østersøen. Der betales fra Tyne eller Blyth 3/9 à 4/ til Kronstadt, 4/3 Riga eller Libau, 3/7½ Swinemünde, 3/10½ Malmø,

4/6 Königsberg, 4/3 Kiel, 3/7½ Hamburg, 6/6 Barcelona, 6/ Genua, 7/ Cette, 6/3 Piræus. Fra Firth of Forth kan faas 4/ à 4/3 Kronstadt, 4/1½ Libau, 4/3 Gefle eller Sundsvall, 4/ Stockholm, 4/3 Kiel, 4/6 Lübeck eller Rostock, 4/ à 4/1½ Kjøbenhavn, 4/6 à 5/ dansk Provins-havn. De sidst betalte Rater fra Cardiff er som følger: 4/ til Aarhus, 4/7½ Kjøbenhavn, 4/9 Kiel, 6/6 Abo, 4/9 Kronstadt, 4/ Havre, 4/6 Oporto, 6/3 Genua, 6/6 Messina, 7/ Venedig, 6/ Alexandria, 5/9 Konstantinopel, 13/3 à 14/ River Plate.

D'Herr. Hånschell & Co., Barbados, meddeler under 26. April: Tilbudet af Tonnage har været stort i Forhold til Efterspørgslen og Raterne meget uregelmæssige, dog med en Opgang for enkelte Pladser Vedkommende. De franske Øer har hovedsagelig dækket deres Forbrug med Tonnage, som var disponibel paa Stedet, og Høsten nærmer sig nu sin Slutning. Logwood Markedet er endnu livløst. Der er en Del Begær efter Tonnage for Ceder og Mahognitræ fra Kuba, navnlig til New York, og Skibe, der egner sig for Melasse til Kanada, kan let finde Beskæftigelse til ret gode Rater, som antagelig vil holde sig til Høstens Slutning i Juni. Naval stores og Lumber Fragterne er en Smule opadgaaende. Alt Sukker til De forenede Stater transporteres af Dampere til lave Rater. For omtrent seks Uger siden viste der sig nogle faa Tilfælde af Kopper her paa Øen, men heldigvis bidrog Regeringens kraftige Forholdsregler til at begrænse Sygdommen. Der forefaldt 16 Tilfælde, hvoraf et endte med Døden. Siden d. 23. April udstedes atter rene Sundhedspas.

Ugens Havarier.

Amazon, Barkskib af Gøteborg, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Malmø til Sundsvall i Ballast paa Grund ved Kastrup Fyr. Flot med Assistance af Svitzers og bugseret ind i Frihavnen.

William Hunter, Skonnert af Arendal, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Odense til Norge strandet paa Hatterrevet. Mandskabet reddet.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede første Eksamenstermin har 6 af Skolens Elever taget den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling), i 2. Afdeling har 4 bestaaet Eksamen i Navigation, 4 i Særet og Handelsvidenskab, 4 i Geografi og Vejrlære og 3 i Engelsk; desuden har 3 bestaaet Fiskeskipperprøven og 6 Sætteskipperprøven. Skolen optager fremdeles Elever til enhver Tid i alle Afdelinger. Uformuende kan vente Statsunderstøttelse. Program sendes og Oplysninger gives af Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen.

Dødsfald. Skibsreder H. P. Harboe i Skjelskør er afgaaet ved Døden i en Alder af c. 80 Aar.

Ordensdekorationer. Direktør for Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“ m. fl., Konsul P. L. Fisker, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Kaptajn H. L. Petersen af Rudkjøbing, Fører af Skonnert „Rosa“, har faaet Fortjenstmedaillen i Sølv.

Dødsfald. Skibsmægler P. W. Dreie i Ærøskjøbing er afgaaet ved Døden, 65 Aar gammel. Han var oprindelig Skibsfører, men havde nu i en Række Aar virket som Mægler i Ærøskjøbing. Han var Medlem af Byraadet og tog paa forskellige andre Maader Del i det offentlige Liv. Den afdøde var en meget anset og afholdt Mand.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft og fra Howaldts-
werke i Kiel er løbet to ny Dampere af Stablen, byggede til Østasiatisk Kompagni her i Byen. De er Søster skibe, begge af „awning-deck“ Typen og har følgende Dimensioner: 418' × 49' 2" × 36', laster c. 7,000 Tons og skal gøre en Fart af 11 Knob. Skibene er væsentlig beregnede til Last, idet de kun skal kunne medtage henholdsvis 8 og 16 Passagerer. De er indrettede til Petroleumsfyring, hvorved er indvunden betydelig Plads; de kan indtage c. 900 Tons Olie til Fyring, svarende til c. 1,500 Tons Kul. Fyrbødernes Antal bliver selvfølgelig langt ringere end i Dampere, der fyrer med Kul. — Skibene fik Navnene Prins Valdemar og Prinsesse Marie.

Firmaet H. C. Christensen i Marstal har til et derværende Konsortium solgt Skbrg. Ane, 145 Reg.-Tons Netto, for 11,750 Kr. Hr. R. Levinsen bliver korrespond. Reder, Kapt. F. C. Hansen Fører.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Dunkerque 30. April, ank. til Blyth 2. Maj. — Frode, Wrisberg, afgik fra Riga 14. Maj, bestemt til Rouen. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Hull 9. Maj, best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Alexandria 1. Maj, ank. til Nantes 19. Maj. — Erik II, Hveysel, afg. fra Hull 20. Maj, best. til Kronstadt. — Knud II, Hansen, afgik fra Dordrecht 15. Maj, best. til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 1. Maj, ank. til Tyne Dock 3. Maj. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 1. Maj, best. til Dordrecht. — Ragnar, Holst, afg. fra Sunderland 17. Maj, best. til Stettin. — Volmer, Riber, afgik fra Tynen 6. Maj, ank. til Libau 10. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 8. Maj, ank. til Mallegat 14. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 30. April, ank. til Bristol 18. Maj. — Svend II, Risø, afgik fra Sunderland 11. Maj, ank. til Newcastle 13. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Burntisland 17. Maj, bestemt til Swinemünde. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 18. Maj. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Rotterdam 17. Maj, best. til Hull. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 15. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Riga 18. Maj, best. til Ghent. — Russ, Rasmussen, ank. til St. Johns 15. Maj.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Hernøsand 19. Maj. — Kamma, Løffler, afgik fra Howden Dock 16. Maj, best. til Pillau. — Helga, Lagesen, afgik fra Stockholm 20. Maj, bestemt til Hudiksvall. — Martha, Jørgensen, ank. til Stettin 20. Maj. — Elna, Møller, afgik fra Howden Dock 17. Maj, best. til Kronstadt. — Therese, Christensen, afg. fra Stockholm 20. Maj, best. til Sundsvall.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, pass. Gibraltar 15. Maj. — Dana, Nielsen, afgik fra Peterhead 15. Maj, ank. til Newcastle 16. Maj. — Ophelia, Wilhelmssen, passerede Corcubion 20. Maj, bestemt til Nyborg.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Kjøbenhavn 18. Maj. — Niobe, Schmidt, afgik fra Esbjerg 18. Maj, ank. til Aarhus 20. Maj. — Nancy, Nielsen, ank. til Fraserburgh 17. Maj. — Nautik, Meinertz, afgik fra Kbhvn. 17. Maj, best. til Råfö. — Nordsøen, Gram, afg. fra Bremen 16. Maj, ank. til Kbhvn. 19. Maj. — Nexos, Sørensen, afgik fra Holtenau 16. Maj, ank. til Sundsvall 19. Maj. — Nora, Jørgensen, afg. fra St. Petersburg 19. Maj, ank. til Lovisa 20. Maj. — Neptun, Winther, ank. til Fraserburgh 14. Maj. — Nerma, Nielsen, ank. til Gamleby 11. Maj. — Alia, Nørby, ank. til Bridport 19. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Iquique 9. Maj. — Eklipika, Callesen, ank. til Antwerpen 13. Maj. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 4. Maj. — Mars, Nielsen, ank. til Warkworth 16. Maj.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, afgik fra Boness 13. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 13. Maj. — England, Andresen, ank. til Aarhus 18. Maj. — Holland, Lund, ank. til Kbhvn. 8. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Newcastle 16. Maj. 1

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 18. Maj til Trångsund (Finland). — Karen, Degn ank. 19. Maj til Hamburg.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Harburg a/d Elbe 16. Maj. — Mary, Nielsen, afgik fra Attu (Finland) 17. Maj, best. til Ipswich, pass. Kaiser Wilhelm Kanalen 20. Maj.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Blyth 16. Maj, best. til Reval. — Fyen, Hansen, ank. til Riga 13. Maj. — Russia, Hansen, ank. til Rotterdam 16. Maj. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Delfzyl 16. Maj.

Østersøen. Patria, Lund, ank. til Cronstadt 18. Maj. — Gratia, Skov, ank. til Amsterdam 14. Maj.

Union. Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 13. Maj, ank. til Grangemouth 16. Maj. — Caledonia, Fisker, ank. til Dordrecht 14. Maj.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Memel 18. Maj, best. til London. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Kings Lynn 18. Maj, ank. til Hull 18. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Demel, ank. til London 16. Maj. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Rangoon 26. April, best. til Finland. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Kronstadt 15. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Santa Fee 20. April, best. til Garston. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Riga 18. Maj, best. til London. — Jomshorg, Kühl, ank. til Kronstadt 15. Maj. — Kronborg, Eriksen, ank. til New York 9. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 16. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra River Plate 10. Maj, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, afgik fra Sevilla 14. Maj, best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Dunkerque 18. Maj, best. til W. Hartlepool. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Ayr 17. Maj.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kronstadt 17. Maj. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kronstadt 15. Maj. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Boness 5. Maj, best. til Alexandria. — Silkeborg, Pederesen, ank. til Kronstadt 16. Maj. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Galatz 18. Maj. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Buenos Ayres 16. Maj, best. til Europa. — Vordingborg, Petersen, ank. til Aalborg 18. Maj.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til London 14. Maj. — Kallundborg, Lund, ank. til Newcastle 17. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 15. Maj, best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Riga 16. Maj. — Agnete, Jensen, afg. fra Reval 17. Maj, best. til London. — Herma, Sørensen, afgik fra Burntisland 17. Maj, best. til Kiel. — Alice, Hansen, ank. til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 14. Maj, ank. til Grangemouth 17. Maj. — Ajax, Brorson, afg. fra Riga 16. Maj, best. til Dunkirk. — Nauta, Madsen, afgik fra Burntisland 18. Maj, best. til Kiel.

Danmark. Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Kbhvn. 21. Maj, best. til Libau. — Ansgar, Larsen, afg. fra Pernau 14. Maj, bestemt til Dunkirk. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Newcastle 12. Maj, best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afg. fra Blyth 17. Maj, bestemt til Kronstadt. — Helge, Mathiesen, afgik fra Riga 15. Maj, best. til London.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Gibraltar 11. Maj. — Annam, Berentzen, ank. til Kbhvn. 11. Maj. — Boribat, Madsen, pass. Suez 18. Maj. — Sentis, Koren, pass. Suez 11. Maj.

Ærs. Enigheden, Svane, ank. 16. Maj til Grangemouth.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kronstadt 17. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, ank. til

Hamburg 15. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kongsberg 20. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Kronstadt 18. Maj.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Blyth 9. Maj. — London, Bom, afgik fra Rouen 16. Maj. — Paris, Nielsen, ankom til Vejle 14. Maj.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kronstadt 15. Maj. — Clara, Jensen, ankom til Råfsö 30. Maj.

Agir. Erik, Steen, afgik fra Montrose 21. Maj, best. til Methil. — Svend, Bonnelycke, ankom til Dunkirk 17. Maj.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, ankom til St. Petersborg 14. Maj.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Laura, Callesen, pass. Portland 12. Maj fra Hamburg til St. Thomas. — Anna Agnete, Mathiasen, ank. til Antwerpen 16. Maj fra Glorioso Øerne via Punta Delgade. — Esmeralde, Pedersen, sejlet fra Tahiti 15. Maj til Kanalen f. O. — Valparaiso, Jørgensen, ank. til Ghent 17. Maj fra Pisagua. — Aalborg, Clausen, pass. Tarifa 7. Maj fra Marseille til Noumea. — Prinsesse Marie, Clausen, ank. til Hamburg 19. Maj fra London.

Fana. Sønderho. Anne Jenssine, Thomsen, er præjet 1. Maj paa 15° N. Br. 25° V. Lgd., styrende syd med alt vel om Bord. — Georg Schwabe, Pedersen, pass. St. Helena 30. April. — Anna, Hansen, afgik 18. Maj fra Kings Lynn til Stugsund. — Mary, Lydom, ank. 16. Maj til Halmstad

Rønne. John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 12. Maj. — Erik, Sonne, ank. til NorthShields 13. Maj. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 13. Maj. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 14. Maj.

Svendborg. Brødrene, Jørgensen, ank. til Stettin 12. Maj. — Clythia, Nielsen, ankom til Dundee 13. Maj. — Urania, Jensen, ankom til Trelleborg 13. Maj. — Urda, Rasmussen, ank. til Dover 13. Maj. — Gæa, Møller, ankom til Norrkøping 14. Maj. — Venus, Jensen, ank. til Rochester 13. Maj. — Union, Rasmussen, ank. til Fowey 14. Maj. — Peter, Jørgensen, ankom til Åhus 14. Maj. — Anna Kirstine, Frandsen, ankom til Riga 14. Maj. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Åbo 14. Maj. — Saga, Clausen, ankom til Christiania 16. Maj. — Slesvig, Mikkelsen, ankom til Drøbak 16. Maj.

Ærø. Elise Marie, Olsen, ank. 13. Maj til Hammerhavn. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 13. Maj til Leith. — Rasmine, Koch, ank. 12. Maj til Kjøbenhavn fra Tuborg. — Kathinka, Rasmussen, afg. 11. Maj fra Kjøbenhavn til Malmø. — Cura, Christensen, afg. 11. Maj fra Kjøbenhavn til Malmø. — Baltic, Christensen, ank. 9. Maj til Kongsberg fra Karlskrona. — Nansen, Petersen, afg. 14. Maj fra Cardiff til Færøerne. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 12. Maj til Gøteborg. — Sylphe, Petersen, ank. 13. Maj til Gøteborg. — Alma Marie, Hansen, ank. 14. Maj til Para. — Hans, Johansen, ank. 12. Maj til Kjøbenhavn fra Ekernsund. — De tvende Brødre, Boye, ank. 8. Maj til Nykjøbing M. — Astræa, Svane, ank. 14. Maj til St. Nazaire. — Johanne, Hansen, ank. 2. Maj til Reykjavik. — Salvador, Fabricius, ank. 13. Maj til Vestervik. — Halmø, Christensen, afg. 15. Maj fra Kjøbenhavn til Malmø. — Regina, Koch, afg. 16. Maj fra Kjøbenhavn til Nivaa. — Ane Mathias, Eriksen, ank. 15. Maj til Cardiff. — Magda, Hansen, ank. 12. Maj til Gøteborg. — Johanne, Østermann, ank. 15. Maj til St. Ybes. — Skjold, Mygind, ank. 17. Maj til Great Yarmouth. — Lucinde, Christensen, ank. 10. Maj til Cadix. — Vilhelmine, Jensen, ank. 14. Maj til Svendborg. — Mathilde, Rasmussen, ank. 14. Maj til Svendborg. — Familien, Mortensen, ank. 15. Maj til Kjøbenhavn. — Harris, Torsteinsen, afg. 16. Maj fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Ærø, Christensen, afg. 16. Maj fra Isle d'Oben til Fowey. — Thea, Friis, afg. 15. Maj fra Kjøge til Hernæsand.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 15. Maj til Åhus fra Rostock. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Kongsberg fra Stettin 17. Maj.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrssynsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maaletene 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, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Østersøen. Bøgestrøm. Under en stedåndende Uddybning af Bøgestrøm Ø-lige Indløb kan Farvands-Afmærkningen,

paa de Steder, hvor Gravemaskinen arbejder, ikke forventes at være i Orden.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Lommabugt. Fra Maj til September 1902 afholdes Skydeøvelser i Lommabugt tæt V. for Arlöf. Der skydes i NV-lig Retning, og Skudvidden er c. 1½ Kml. Naar der skydes, hejses rødt Flag ved Skydebanen.

Trelleborg. I Sommeren 1902 skal foretages Uddybning i Indløbet til Trelleborg. Uddybningsmaskinen viser to Balloner eller to hvide Lanterner paa den Side, hvor den skal passeres, og den maa kun passeres, naar disse vises.

Kalmarsund. Hatten Klokketønde og Skansgrundet Lystønde ere atter udlagte.

Oskarshamn. Grimskallen Fyr, der ligger paa Homhällan, skal flyttes til Fastlandet, og et mindre Fyr tændes c. 2 Kbl. N. 40° V. fra det. De to Fyr holdte overet lede i det S-lige Indløb til Oskarshamn.

Gotska Sandö. I 1903 slukkes de to Fyr paa Gotska Sandö N.-Kyst, og det ene Fyrtaarn borttages. Et nyt Fyr tændes, der viser hvidt Fire-Blink, undtagen fra N. 16° V. gennem N. til N. 6° Ø., hvor det skal vise hvidt, fast Fyr med Blus.

Stockholm Skærgaard. Sandhamn. Grönskär. Grönskär Fyr skal forandres til at vise hvidt Tre-Blink hver 10s. fra c. S. 26° Ø. til c. S. 9° Ø., hvidt, fast Fyr fra c. S. 9° Ø. til c. S. 6° Ø., hvidt Et-Blink fra c. S. 6° Ø. gennem S. til c. S. 23° V. og iøvrigt hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 10s. Den faste, hvide Vinkel leder fri af Almagrundet.

Tønderne uden for Sandhamn ere atter udlagte.

Djursten. Den 20de Juli 1902 forandres Djursten Fyr til at vise hvidt Et-Blink fra N. 24° V. til N. 15° V., hvor det nu viser rødt Et-Blink. Iøvrigt uforandret.

Tyskland. Pillau. Ved Pillau paa Havnens N.-Mole vises nu Vindsignal, saaledes at Signalerne, set fra Søen, tilhøjre angaa Forholdene ved Rixhöft, tilvenstre ved Brüsterort. En Semaforarm paa Masten i en Vinkel af 45° opad betyder, at der ingen Meddelelse haves henholdsvis fra det ene eller det andet af de to Steder.

Stolpe Banke. Til Brug ved Opmaaling er paa Stolpe Banke udlagt en Del større Bøjer med Topbetegnelse.

Ved Stolpmünde, Rügenwaldermünde og Kolbergmünde ere Fyrpælene paa Ø.-Molerne røde, paa V.-Molerne grønne, alle have Kurve paa Toppen. De gamle Baaker paa Molehovederne ere borttagne.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Instön Ø. Sømærkerne Ø. for Instön ere nu udlagte.

Bohuslän. Løbet mellem Tjörnshufvud og Tjörnskalf er nu blevet afmærket med en sort Tønde og en rød Tønde.

Kyrkesund. Løbet i Kyrkesund er nu afmærket med 4 røde og 7 sorte Tønder. 58° 2' N. Br. 11° 3' Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Føreren af Dampskibet „Rosenborg“ har den 8de Maj 1902, paa 57° 30' N. Br. 8° 35' Ø. Lgd., passeret en svær Mast, der var c. 8 Fod over Vandet.

Den 7de Maj. 53° 37' N. Br. 3° 25' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Den 8de Maj. 53° 50' N. Br. 4° 30' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Amrum S. Seesand. Baaken paa Seesand er sort, firkantet, 35 Fod høj, og har paa Toppen en stor Kugle af Guld. 54° 34' 6" N. Br. 8° 22' 57" Ø. Lgd.

Eiben. Cuxhaven. Fra 20de Juni til 31te August 1902 afholdes Sømineøvelser ved Cuxhaven. Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde Nr. 14 og Nr. 16 og er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag. Den er spærret for al Sejlsads. Fra 1ste—20de August ligge skarpladte Miner ude. Dampere ligge ved Pladsen og vise om Dagen det røde Flag B, om Natten tre hvide Lanterner lodret for hinanden. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Fra 19de Juni til 31te August afholdes Sømineøvelser tæt ved Kugelbake. Pladsen mellem Kysten og de udlagte Minebatterier er spærret for al Sejlsads.

Weser. I Juni—August afholdes Sømineøvelser i Unterweser uden for den dybe Rende i det Ø-lige Farvand, S. for en Linie mellem Tønde K og Y, og N. for en Linie fra Fort Langlütjen II til Brinkamahof II. Fra midt i Juli til midt

i August ligge skarpladte Miner ude. Selve Øvelsespladsen er afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag og spærret for al Sejlads. Dampere med rødt Flag og to hvide Lanterner vandret eller lodret for hinanden ligge ved Pladsen. Anvisninger skulle ubetinget følges.

Jade. Fra 2den Juni til 31te August 1902 afholdes Sømineøvelser i Jade. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde 20, mod Ø. af to gule Tønder med rødt Flag, mod S. af en Linie i Ø. og V. gennem Tønde Y, mod V. af Wattet, og er spærret for al Sejlads. Dampere ligge ved Pladsen. Anvisninger og Signaler skulle ubetinget følges.

Holland. Zuiderzee. Mellem Lemmer og Urk ligger et Vrag sunket i 11 Fod Vand paa 52° 46' 28" N. Br. 5° 41' 4" Ø. Lgd. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Signaler.

England. Downs. Fra den 1ste Maj 1902 skal Lystønden ved Vraget af „Patria“ paa Downs vise hvidt Fyr med Formærkelser.

Themsens. Alexandra Channel. Da Girdler-Sand er tiltaget N. eller, er East Girdler Elbow Tønde flyttet 1 Kbl. NNØ. hen i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra Pansand Baake i N. 4° V., 2 $\frac{1}{2}$ Kml. og fra Northwest Shingles Baake i S. 47° V., 1 $\frac{1}{2}$ Kml. Northeast Girdler Tønde er flyttet 1 Kbl. N. hen i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra Northwest Shingles Baake i S. 14° V., 1 $\frac{1}{2}$ Kml. og fra South Shingles Baake i N. 83° V., 3 $\frac{1}{2}$ Kml.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Kanalen. Som Signal for, at Skibe fra Kanalen søge hollandsk Lods til Schelde Zeegat, skulle de hejse en rød Lanterne over to hvide Lanterner, alle tre lodret for hinanden. Lodsartøjet, der kan afgive den ønskede Lods, svarer da med samme Signal.

Samme Signal gøres for at faa belgisk Lods.

Om Dagen hejses Navnet paa Bestemmelseshavnen efter det internationale Signalsystem.

England. Dover. Fyrskibet, der viste hvidt Et Blink hver $\frac{1}{2}$ Minut, 6 Kbl. S. 84° Ø. fra Taarnet paa Admiralty Pier ved Dover, er sunket. Ballonen paa Toppen er over Vandet. Et Vragfyrskib er udlagt ved Vraget. 51° 6' 40" N. Br. 1° 20' 0" Ø. Lgd.

Bideford. Fra 10. Juni 1902 vises ved Bideford lave Ledefyr et rødt, fast Fyr fra halv Ebbe til halv Flod, og naar der paa Barren er under 14 $\frac{1}{2}$ Fod Vand. 51° 4' N. Br. 4° 12' V. Lgd.

England V.-Kyst. Fyrskibet „Solway“. Det røde, faste Fyr paa Fyrskibet „Solway“ er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Et-Blink. 54° 48' N. Br. 3° 32' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Donges. Donges Ledefyr ere overet i N. 72° V.

Ile Carnet. Det hvide, faste Bagfyr paa Ile Carnet V.-Pynt er slukket.

Spanien N.-Kyst. Galea. Fyret paa Pynt Galea har en Synsvide af 9 Kml. Flammens Højde: 382 Fod.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Hyannis Harbor. Skonnerten „Thomas Borden“ er sunken, fra Hyannis Fyr i S. 23° V. og fra Point Gammon Fyr i N. 46° V. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er udlagt ved Vraget.

Vineyard Sound. Fyrskibet „Sow and Pigs“ Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Fyr- og Taagesignal ere uforandrede. Det har tre Balloner, en paa hver Top og en paa et Stag mellem Masterne.

New Jersey. Shrewsbury Rocks. Shrewsbury Rocks Spirtønde er ombyttet med en sort Klokketønde. I December, Januar og Februar inddrages Klokketønden, og Spirtønden ligger da paa Stationen.

Delaware Bay. Brandywine Shoal. Fra den 21. Maj 1902 gives Taagesignal fra Brandywine Shoal Fyrstation med en Daboll Trompet, der giver Stød af 4 S. Varighed med 4 S. Pause mellem Stødene. Naar Trompeten er i Uorden, benyttes Klokkeren.

Florida. Hawk Channel. East Turtle Shoal og East Washerwoman Shoal. East Turtle Shoal hvide, faste Baakefyr, 11 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 58° Ø. fra Sombrero Key Fyr, og East Washerwoman Shoal hvide, faste Baakefyr, 3 Kml. N. 41° Ø. fra Sombrero Key Fyr. ere midlertidig slukkede.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Ship Channel. Et hvidt, fast Fyr er til Forsøg tændt paa en rød, pyramidformet Baake 16 A, som i 10 Fod Vand er opført midt imellem Mobile Ship Channel Fyr Nr. 16 og Nr. 18. Flammens Højde: 33 Fod.

Bahama Øer. Old Bahama Channel. Paredon Grande NV.

Banken, der skulde ligge 28 Kml. NV. for Paredon Grande Fyr i Old Bahama Channel, er forgæves eftersøgt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Marts 1902 i 14 Dage passeres med et Dyb-gaaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Pizzo. Mezzepriaia. N. for Pizzo og $\frac{1}{2}$ Kml. S. for Mezzepriaia Taarn er udlagt Fiskeredskaber, der strække sig c. 1 Kml. VNV. ud fra Land, 38° 48' N. Br. 16° 13' 12" Ø. Lgd.

Italien. Civitavecchia. En Storm har ødelagt Fyret ved Indløbet til Civitavecchia Havn samt en Del af Bølgebryderen. Havnen er midlertidig spærret. Det gamle Blinkfyr tæt ved Tværmolens SØ. Ende er midlertidig tændt.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Annam. Tourane. Paa S.-Kysten i Tourane Bugt, V. for Indløbet til Floden er tændt to Ledefyr, der holdte overet i S. 30° Ø. lede til Ankerpladsen paa Tourane Red. Forfyret er rødt, fast og lyser fra N. 55° V. til N. 5° V. Det vises fra en hvid, 17 Fod høj Baake med Trekant. 16° 4' 13" N. Br. 108° 12' 5" Ø. Lgd. Bagfyret er hvidt, fast, og lyser fra N. 55° V. til N. 5° V. Det vises fra en hvid, 29 Fod høj Baake med Cylinder. 16° 3' 55" N. Br. 108° 12' 13" Ø. Lgd. En rød Spidstønde er i 22 Fod Vand udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 10° V. fra Forfyret. 16° 4' 50" N. Br. 108° 11' 56" Ø. Lgd. Man skal ankre i passende Afstand NV. for Tønden.

Kina. Haitan Strait. Rambler Bay. Peiyang Shoal. Peiyang Shoal er kun en enkelt Grund, der ligger 1 Kml. S. 50° Ø. fra Trite Island. 25° 25' N. Br. 119° 49' 5" Ø. Lgd.

Japan. Inland Sea. Ohama, Konose og Sengai. I Kurusima Seto og Iyo Nada ere følgende Fyr tændte:

Ohama Fyr er et Blinkfyr, der hver 20 S. viser Tre-Blink i 8 S., Mærke i 12 S. Flammens Højde: 111 Fod, Synsvidden: 16 Kml. Det lyser fra N. 20° V. gennem N. og Ø. til S. 42° Ø. Et Bifyr, der viser rødt, fast Lys fra N. 65° Ø. til N. 70° Ø., over More No Iso og Ruigon, er anbragt ved Fyrtaarnet, som er hvidt, 40 Fod højt. Det staar paa Toppen af Pynten 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 24° V. for Daimios Residens Imaharu. 34° 5' 5" N. Br. 132° 59' 2" Ø. Lgd.

Konose Fyr er et fast Fyr, der viser hvidt Lys over Farvandet, undtagen fra S. 83° V. gennem V. til N. 55° V., hvor Lyset er rødt. Flammens Højde: 26 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Rød Fyrbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 34° 7' 17" N. Br. 132° 59' Ø. Lgd.

Sengai Rock Fyr er hvidt, fast. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 7 Kml. Rød og sort vandret stribet Fyrbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 33° 56', N. Br. 132° 29' 5" Ø. Lgd.

Japan Ø.-Kyst. Yamada. Todo Saki. Paa Yderenden af Todo Saki er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et-Blink. Flammens Højde: 185 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Hvidt, 98 Fod højt, ottekantet Jerntaarn. Fyret lyser fra N. 11° V. gennem N., Ø. og S. til S. 20° V. Taagesignal gives med en Sirene, der hver 45 S. giver to Stød umiddelbart efter hinanden, saaledes: Dyb Tone 4 S., høj Tone 4 S., Pause: 37 S. 39° 32' 17" N. Br. 142° 4' 5" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Skibe fra ægyptiske Havne ved Middelhavet er forhøjet til 5 Dage.

Italien. — Buenos Aires er erklæret for pestsmittet.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,
Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Skibsbygger
Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Kjøbenhavns Børskurs d. 21. Maj 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		100 ¹ / ₂	102 ¹ / ₄
Danmark		69 ³ / ₄	71
Norden		99	101
Kjøbenhavn	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₄	84 ³ / ₄
Carl		40	40 ¹ / ₄
Dannebrog		82 ¹ / ₂	83
Skjold		53 ¹ / ₂	54
Urania		42	43
Union		89	90
Dampsk. af 1896		82	83
Østasiatiske	98	97 ³ / ₄	98
Østersøen		100 ¹ / ₂	102
Nordøen	45	45	47
Torm		—	—
Vesterhavet		95	—
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		50	80
Dansk-russisk Dampsk.		75	—
Højmdal		98 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	101
5 ⁰ / ₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		99	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.		89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.		91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		97	97 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		99	100
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.		91 ¹ / ₂	92
4 ⁰ / ₀ — — 7 —		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 —		90 ³ / ₄	92
Aktier.			
Nationalbank		143	145
Privatbank	119 ³ / ₄	119 ¹ / ₂	119 ³ / ₄
Landmandsbank	120 ¹ / ₂	³ / ₄ 120 ¹ / ₂	120 ³ / ₄
Handelsbank	121 ¹ / ₄	121	121 ¹ / ₄
Grundejerbank		105 ¹ / ₂	106 ¹ / ₂
Burm. & Wain	79 ¹ / ₄	¹ / ₂ 79 ¹ / ₂	79 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	111 ¹ / ₂	³ / ₄ 111 ¹ / ₂	111 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	106	105 ³ / ₄	106

Vekselkurs d. 20. Maj 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.22	18.19
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 20. Maj 1902.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	100.90
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	100.90
5% Rumænske Stats	97.00
4% — — 1890	83.50

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

„Danmark“ 8,000, „Norden“ 8,000, „Urania“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Østasiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lytbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klases Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.



S. Sørensen.

(Jens P. Axølsøns Efflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleøen.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Det betaler sig for
Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN**, Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annægade 44. C.

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

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Se-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: Heckshers.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.

Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

AALBORG MARGARINEFABRIKS

Ny Opfindelse,

som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Mar-
garine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk
Vej kan skelnes fra Natursmør.

Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smarfedt
a 77 Øre pr. Pund.



Bjørn

med 2% Smarfedt
a 63 Øre pr. Pund.

Eneste eksisterende Margarinekvalliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør
og som i røri Tilstand kan bruges til Gemyser.

Faas overalt.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

LANDMANDSBANKEN

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

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

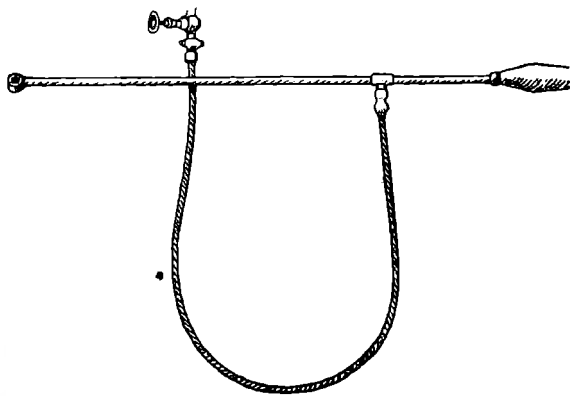
Jagt „Martha“,

17⁵⁸/₁₀₀ Tons, ligger til Salg i Svendborg Havn. Kan købes
billig. Ejer: N. Poulsen, Kjerteminde.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylindervæsker
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget "Ågir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

"Malme", "Lübeck", "Najaden", "Halland", "Halmstad" "J. P.

Dillberg" og "Westkusten" i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

"Eolus", "Transit Nr. 1" og "Nore" i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-



Crems sin Sejrs-

gang over hele

Verden,

fordi det er

det ypperste

af alle Metalpud-

semidler. Faas saa

vel i fast som fly-

dende Consistens

hos alle Isekræm-

og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-

og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98, Strandboulevard 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

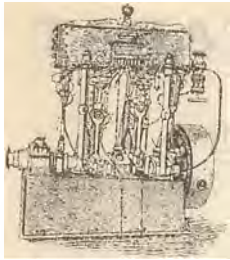
Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.) Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'rr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer, Støbødsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt; leveres, ligesom alle Slags Metallegeringer.
Erbødigs!

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

H. Stænsen's

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er søm Smør.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Pansarfärg,

bedste Beskyttelsesmiddel mod **Rust** paa Jærn & Metaller, der ere udsatte for Vandets og Vejrligets Indvirkning, langt bedre end Mønnie. Det angribes hverken af Saltvand eller Syrer, er elastisk, giftfri, kemisk uforanderligt og uimodtageligt for Temperaturforandringer.

Eneforh. **JOH. BRUN**, Colbjørnsensgade 12.

Telefon No. 26574. * Kjøbenhavn B.

(NB. Tidligere: Helgolandsgade 2.)

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 22. Maj 1902. — Engelske Søfartsforhold. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Afmærkningen og Belysningen af vore Farvande. — Generalforsamlinger og Aarsberetninger. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Fra Sø- og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

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

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 22.

Kjøbenhavn, Torsdag den 29. Maj 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

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



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzappel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preieler, Kjøbmagerg. 13.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskiurensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen. Opnagtes, og påstrykt selve Omvælpapiret.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Lærndele 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.
Førretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Malervareforretning.
Telefon 165.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 29. Maj 1902.

I det sidst udkomne Nummer af „Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender“ findes under det kendte Mærke J. J. en Anmeldelse af Dr. jur. L. A. Grundtvigs Afhandling om Konnossementet. Denne Afhandling var anmeldt i nærværende Blads Nr. 9 for d. 27. Februar d. A. Naar vi i Dag vender tilbage til den, er det for at udrage nogle meget træffende Bemærkninger om Negligence Klausulerne af J. J.s Anmeldelse, i hvilke han værges Rederne mod de Angreb, der stadig rettes mod dem for ved disse Klausuler at misbruge deres Magt. Det hedder herom:

„Der har paa Konferencer, i Pressen, Literaturen og mange andre Steder været talt og skrevet meget om de slemme Redere, der misbruger deres Magt til at fraskrive sig, snart sagt, ethvert Ansvar for Ladningen, og megen Indignation er paa forskellig Maade kommet til Orde over disse „Overgreb“ fra Redernes Side. Det er forøvrigt besynderligt, at det kun er denne Side af Sagen — Redernes formentlige Overgreb — der har vakt særlig Opmærksomhed; den anden Side af Sagen, nemlig hvad Rederne maa finde sig i af Overgreb fra den anden Part i Retsforholdet, derom har der hidtil hersket en mærkelig Taushed. Det var ellers snart paa Tide, at der opstod en dertil egnet Forfatter, som med lige saa megen Nidkærhed som den, hvormed Forfattere og andre interesserede til Dato forgæves har søgt at faa Bugt med Negligence Klausulerne, vilde tage sig af denne anden Side af Sagen, nemlig Redernes saakaldte Konnossementsansvar, og gøre Publikum bekendt med, hvilke enorme Summer Rederne maa betale Aar om andet som Erstatning for Varer, de aldrig har modtaget til Transport. Der kunde skrives en hel Disputats bare om dette ene Spørgsmaal, og den vilde visselig ikke komme til at savne Interesse. Naar en Afskiber i det Konnossement, han forelægger Skibsføreren til Underskrift, anfører, at der er indladet 1000 Tons, skønt der faktisk kun er indladet 950 Tons, saa maa Rederiet, som bekendt, erstatte de 50 Tons, hvis der er givet rent Konnossement, hvilket Skibsføreren ofte ved Kontrakten er tvungen til, uden at han er i Stand til at kontrollere Rigtigheden af Vægten ved Indladningen. Som Grund hertil angives (foruden den meget misbrugte Forordning af 9. Februar 1798, som imidlertid kun angaar Gældsbreve og selvfølgelig ikke kan anvendes paa Konnossementer), at det er i Omsætningens Interesse, at der kan stoles paa Konnossementerne. Herom kan der visselig ikke udvikle sig nogen Disput — naar Omsætningens Mænd snyder hinanden, er det i deres Interesse at lade Skibsfartens Mænd betale Gildet. Dette vil ikke møde Modsigelse fra nogen Kant, men Begrundelsen indskrænker sig da heller ikke dertil. Dr. Grundtvig, som i Behandlingen af dette Spørgsmaal ikke viger fra den en Gang slagne Vej, udtrykker den nærmere Begrundelse saaledes, at Ansvaret kan gennemføres uden overdreven Strenghed mod Skipperen, fordi Læren om Klausulerne, deres Fortolkning og Adgangen til at indsætte dem, i Nutiden er saaledes udviklet, at den afbøder enhver særlig Haardhed. En saadan Udtalelse beror paa utilstrækkeligt Kendskab til de faktiske Forhold. Rederne tvinges daglig til at acceptere Kontrakter, ved hvilke de forpligter sig til at give rent Konnossement eller til at lade Konnossementet blive undertegnet „as presented“, d. v. s.: uden saadanne Forbehold som „Vægt“ (eller Maal) ubekendt“. De er altsaa med Hensyn til det opgivne Maal og Vægt fuldstændig prisgivne Afladernes Ærlighed eller Uærlighed i alle Tilfælde, hvor det ikke staar i Skibsførerens Magt at kontrollere Rigtigheden deraf. Og selv om ingen saadan Bestemmelse findes i Kontrakten, har Kaptajnen kun Adgang til at tage den Slags Forbehold, hvor Lasten ikke er leveret efter Vægt, Maal o. s. v., jfr. Sølovens § 145. Lad os tage et Par typiske Eksempler,

ikke Fantasifostre, men Eksempler fra det praktiske Liv, saaledes som de faktisk foreligger i Mængde. En Skibsfører skal indtage en Ladning Splitved, hvorfor Fragten beregnes pr. Favne. For at Kaptajnen selv kan overbevise sig om, at alt gaar ærligt til, inviterer Afskiberen ham i Land for at se Veden opstallet i Rammen. Kaptajnen synes nok, at den maaske kunde stuves lidt tættere, men han mener med Rette, at man ikke kan forlange, at Sælgeren ligefrem skal anstrenge sig for at faa mest mulig ind i Maalet, og han gør derfor ingen Indsigelser, men giver rent Konnossement for 300 Favne; noget Forbehold har han ikke Ret til at tage, thi Lasten er jo leveret ham efter Maal, jfr. Sølovens § 145. Ved Fremkomsten til Bestemmelsesstedet bliver Lasten ommaalt, og, som venteligt er, bliver Lasten der maalt adskillig knappere, saa at Resultatet bliver 280 Favne. De 20 Favne maa Rederen erstatte, og det er ham absolut ingen Trøst eller Hjælp, at „Læren om Klausulerne i Nutiden er saaledes udviklet o. s. v.“ For al rund Lasts Vedkommende gælder det samme, kun at det naturligvis er endnu vanskeligere for Kaptajnen at øve nogen effektiv Kontrol. Rund Last som Props, Minetømmer, Telegrafpæle, Spirer o. s. v. kan, som bekendt, ikke maales nøjagtig — nogen Forskel vil der altid blive, og som Regel vil der blive udmaalt mindre paa Lossestedet end paa Lasteplassen — det er kun menneskeligt, at den, der skal have Betalingen, gerne vil have mest muligt, og den, der skal betale, helst vil slippe med mindst muligt, men Differencen maa Rederen betale, uden at nogen har Medlidenhed med ham — det er nemlig i „Omsætningens Interesse“, „Omsætningens Tarv kræver det“, som man ogsaa udtrykker det. Kaptajnen kan kontrollere saa nøjagtig, han vil, han kan f. Eks. selv staa ved Vægten hele Tiden og passe paa — men hvad nytter det ham, naar selve den benyttede Vægt ikke viser korrekt, eller naar f. Eks. Vægten af Tipvognene, fra hvilke Kullene styrtes ned i Rummet, og som vejes med Kullene, er urigtig angivet, et Forhold, som virkelig har forekommet og givet Anledning til store Tab for Rederne. Disse Eksempler, som er valgte i Flæng, kunde suppleres med mange andre, og dog siger Juristerne, at der ikke vises Rederne nogen Haardhed ved at lade dem være ubetinget ansvarlige for Konnossementsangivelser med Hensyn til Godset, og det skønt Rederen er langt uheldigere stillet end Købmanden, der selv maa tage Tabet ved Gods, der ødelægges ved Besætningens Skødesløshed — han kan nemlig dække sig ved Assurance, medens Rederen ikke har Adgang til at forsikre sig mod sit Ansvar“.

Vi tilraader vore Læsere at gøre sig bekendte med den interessante Afhandling, der slutter saaledes:

„Under alt dette gaar det imidlertid op for mig, at jeg er kommet paa Afveje, idet det ikke var min Mening at skrive en Disputats, men kun at sige nogle Ord om Dr. Grundtvigs, hvilken jeg anbefaler paa det bedste til alle interesserede — men jeg beder altsaa ærede Sørettsforfattere fremtidig have in mente, at Skibsfartens Tarv har præcis det samme Krav paa Hensyntagen som Omsætningens. Argumentet med Omsætningens Interesse gælder til Wandsbeck, for saa vidt man derved vil søge at vælte over paa Rederen et større Ansvar end det, der allerede følger af den almindelige Ansvarsregel i Sølovens § 8 i Forbindelse med Rederens overordentlig vanskelige Bevisstilling, naar der er tegnet rent Konnossement for et vist Kvantum Varer af nærmere beskrevet Art. Det Ansvar, der saaledes kommer til at hvile paa Rederen, er visselig strengt nok.“

Bergens Rederiforening har, ifølge „Norg. Sjøft.“, enstemmig vedtaget en Henvendelse til de norske Statsmyndigheder om ikke at vedtage Lastelinje-

forslaget, der betegnes som upraktisk og unødigt vidtgaaende. Foreningen anbefaler derimod international Behandling af Sagen, særlig mellem Sverrig, Danmark, Tyskland, Frankrig og England og Udsættelse med Behandling af nogen norsk Særlov, indtil denne Fremgangsmaade har været forsøgt, og minder sluttelig om, at de mest fremtrædende Nationer værner om deres Handelsmariner, endog med betydelige pekuniære Ofre, medens den foreliggende Lov vilde bringe de norske Skibe i en yderst uheldig Stilling overfor Konkurrenterne. — Henvendelsen er tiltraadt af Redere, repræsenterende Dampskibe til en samlet Værdi af 50 Mill. Kr.

De forenede Staters Regering har tildelt Kaptajn Andresen og Styrmand Møllemegaard paa D. F. D. S. Dampner „Antwerpen“ hver et Guldur og fire Matroser hver en Guldmedalje for under Livsfare at have reddet Besætningen fra en forlist amerikansk Skonnert.

Udenrigsministeriet meddeler d. 21. ds:

I Anledning af, at der i de sidste Dage er ankommet en Del danske Søfolk til Rotterdam for at søge Hyre, har det derværende danske Generalkonsulat under 16. d. M. indberettet, at der for Tiden i Rotterdam findes et stort Antal Søfolk, der paa Grund af den stærkt formindskede Skibsfart i længere Tid forgæves har søgt Hyre. Generalkonsulatet mener derfor at burde fraraade danske Søfolk for Tiden at rejse til Rotterdam.

De sidste Dage har bragt et nyt Eksempel paa den traadløse Telegrafs Betydning for Skibsfarten, idet „Hansa“ har erfaret om et Tilfælde, i hvilket et Skib, der befandt sig i Taage, havde særlig Fordel af den ny Opfindelse. Dette Skib var „Norddeutsche Lloyds“ bekendte Hurtigdampner „Kaiser Wilhelm der Grosse“, i hvilken den traadløse Telegraf er installeret. Paa Skibets sidste Hjemrejse fra New York bestod den sin Prøve udmærket. Kaptajnen meddeler herom: Da vi var i Nærheden af Scilly-Øerne fik vi Taage, saa at vi maatte styre en mere affarende Kurs. Da vi antog at have passeret Scilly-Øerne, meldte Telegrafisten mig, at han havde Forbindelse med Marconistationen paa Lizard. Vi befandt os da c. 70 Mil fra Lizard; det var afvekslende klart og taaget Vejr, og vi kunde endnu for det meste gaa med fuld Kraft. Da vi skønnede at være c. 15 Mil fra Lizard, blev det mere taaget. Jeg lod da Telegrafisten spørge, om Lizard gav Taagesignal; der svarede nej, hvoraf jeg sluttede, at der paa det Tidspunkt var mindre taaget ved Lizard. Vi gik nu langsomt frem; kort efter spurgte jeg Lizard, om man der kunde høre vor Dampfløjte, hvilket be nægtedes. Da det var fuldstændig Vindstille, sluttede vi, da man ikke kunde høre vort Taagesignal, at vi maatte være mindst 6—7 Mil fra Lizard. Jeg anmodede derefter Lizard om at underrette os, saa snart de hørte vor Dampfløjte. Efter nogle Minutters Forløb meddelte Lizard os, at de nu vilde begynde at give Taagesignaler; fem Minutter efter hørte vi Signalet, tilsyneladende i 8—10 Mils Afstand. Vi styrede derefter en noget nordligere Kurs og hørte endnu nogle Gange Taagesignalet fra Lizard. Det blev saa klart Vejr. I samme Retning, i hvilken vi før havde hørt Taagesignalet, observerede vi Land i 7 Mils Afstand. Ved den traadløse Telegraf, der forbandt os med Lizard, underrettedes vi saaledes baade om, at Lizard først ikke gav Taagesignal, og om det Tidspunkt, da der begyndtes hermed; vi fik at vide, at vor Dampfløjte ikke kunde høres paa Lizard, og at vi maatte være 6—7 Mil derfra. Da Telegrafstationen kun ligger c. 200 Yards fra Lloyds Station og Strandvagterne, hvilke sidste igen har Telefon-

forbindelse med Fyrtaarnet, kunde alle Meddelelser meget hurtigt gaa videre.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse om den internationale Søfartskongres, som l'Association internationale de la Marine afholder her i Byen i Dagene fra d. 9. til d. 14. Juli d. A.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Lørdagen d. 5. Juli i Vejle. Dagen forinden afholder Bestyrelsen Møde samme Sted.

Paasejlingssag.

Interessant tysk Højesteretsdom.

Den 12. Juli 1899 befandt Everten Margarethe sig i Elben, styrende op ad Floden, efter at være kommet ud af det nordlige Løb ved Juelssand. Man havde lige passeret den Krydstønde, ved hvilken det nordlige og sydlige Løb forener sig, da Damperen Assyria, der kom fra det sydlige Løb, naaede hen til denne. „Assyria“ havde den Gang „Margarethe“ forude om Styrbord; i 800 Meters Afstand havde Damperen med Signal antydet, at den vilde holde til Styrbord og altsaa passere Everten paa dennes Styrbords Side. Dette Signal blev gentaget, da Damperen havde naaet Krydstønden, og Kursen var blevet rettet saaledes, at Everten nu befandt sig forude lidt om Bagbord; Damperen styrede derefter en Kurs, der vilde have bragt den klar udenom Everten om Styrbord i en Afstand af mindst 15 Meter, men da den var tæt ved Everten, forandrede denne Kurs og løb for om „Assyria“, saa at et Sammenstød ikke kunde undgaas. Ved Sammenstødet kæntrede Everten. Grunden til, at Everten forandrede Kurs, var den, at man der om Bord havde den Opfattelse, at Damperen styrede lige ind i Everten, hvorfor Rorgængereren i Ophidselse og Angst slap Roret, hvorved Skibet løb i Vinden.

I to Instanser blev Damperen kendt fri for Skyld i Sammenstødet, men Højesteret forandrede denne Afgørelse og kendte Damperen skyldig. I Højesteretsdommens Motiver hedder det: Det er rigtigt, at „Assyria“, der ifølge Reglerne skulde gaa af Vejen for Everten, havde Valget mellem at gaa enten paa den nordlige eller paa den sydlige Side af den. Foretrak den imidlertid af Hensyn til den større Vanddybde den sydlige Side, saa paahvilede det Damperen at undersøge, om den kunde passere forbi uden Fare for Sammenstød, og kom den derved til det Resultat, at den af Hensyn til de nær ved liggende Grunde maatte passere meget tæt til Everten, maatte det tages i Betragtning, om en saa tæt Passeren ikke kunde medføre Fare. Herved maatte da Hensyn tages til, at Navigeringen med et Sejlskib paa Grund af vekslende Vind- og Strømforhold altid for saa vidt er usikker, som man ikke kan gøre Regning paa en fuldstændig lige Kurs; endvidere maatte der tages Hensyn til den Indvirkning, som Damperens Bougvand og derefter følgende Sugene kunde have paa den lille Sejler; og endelig maatte det overvejes, om det var muligt, at Evertens Fører ved at se den store Damper nærme sig paa faretruende Maade vilde kunne bevare sin Koldblodighed og Aandsnærværelse og holde sin Kurs. Overretten mener, at det ikke sjældent er nødvendigt, at Skibe passerer hinanden i 15 Meters Afstand eller mindre, og at Førerne af smaa Sejlere i slige Tilfælde trods den truende Udsigt maa stole paa, at Damperen gør sin Pligt. Det skal nu indrømmes, at

Skibe inde i Havne nødvendig maa passere hverandre meget nær og at begge Parter her maa kunne vente af hinanden den største Omhu for at undgaa Ulykker. Det kan ogsaa godt være, at en meget besindig og koldblodig Mand ude i rum Sø, naar et fremmed Skib kommer truende nær, beholder sin Ro lige til det sidste og gør Regning paa, at naar han selv følger Forskrifterne, vil Modparten gøre det samme. Deraf følger imidlertid ikke, at Føreren af en stor Damper er skyldfri, naar han forsøger at gaa udenom en lille Sejler under Omstændigheder, der kræver et ganske usædvanligt Maal af Ro og Besindighed*) hos denne Sejlers Fører, om Forbipassagen skal gaa for sig uden Uheld. Det er endvidere ud over Gennemsnitsmaalestokken for de Fordringer, man stiller til en Fører, naar man forlanger af ham, at han uvægerlig til sidste Øjeblik skal holde sin Kurs, naar en stor Damper med betydelig Fart nærmer sig med en saadan Kurs, at den synes at ville sejle Everten lige igennem. Det mægtige Indtryk af det sig nærmende store Skrog kan let hos en med almindelig Erfaring og Omdømme udrustet Fører af en lille Sejler fremkalde en saadan Uro og Bestyrtelse, at man ikke længer fra hans Side kan forlange rolig og besindig Fremfærd. Det er derfor en Forsømmelse fra Assyrias Side, at den valgte den sydlige Kurs, der maatte bringe den saa nær ved den foran sejlene Evert, uden at regne med den Mulighed, at Evertens Fører paa Grund af Damperens truende Nærhed af Frygt og Bestyrtelse kunde foretage en maaske helt forkert Manøvre. Det indhentende Skibs Pligt til at gaa af Vejen er ikke opfyldt, naar det indhentede Skib ved det andets Manøvrer bliver bragt i en vanskelig Situation, og en saadan vanskelig Situation fremkom i nærværende Tilfælde, idet Evertens Fører ved Damperens Nærhed fik det Indtryk, at hans Skib vilde blive oversejlet.

Det ophæver ikke Damperens Skyld, at den ikke kunde holde længere ind mod Sydsiden, uden at komme paa Grund, thi Farvandets Beskaffenhed burde være taget i Betragtning, forinden den omtalte sydlige Kurs valgtes. Hvis de stedlige Forhold under en sydlig Kurs medførte, at Damperen kom i en truende Nærhed af Everten, burde den nordlige Kurs være valgt, eller ogsaa burde Damperens Fart være mindsket indtil Farvandet tillod uden Fare at passere Sejleren.

I intet Tilfælde kunde Hensynet til egen Sikkerhed eller en ringe Forsinkelse i Rejsen retfærdiggøre at udsætte et andet Skib for Fare, saa længe der stod Midde og Vej aaben til at undgaa enhver Fare. Det er derfor med Urette, at den underordnede Ret har erklæret Assyria uden Skyld, hvorfor den indankede Dom bliver at ophæve. Der bliver endvidere ikke Spørgsmaal om at vise Sagen tilbage til vedkommende Ret, da de samme Grunde, der fører til at anerkende Skyld hos Assyria, ogsaa fører til at lægge hele Ansvar for Sammenstødet over paa denne Damper. Naar Grunden til, at Everten kom hen foran Damperens Boug, er den, at Føreren i Angst og Forvirring paa Grund af Damperens faretruende Nærhed slap Roret, og naar en Situation som den paagældende er egnet til at bibringe en almindelig Evertfører en saadan Forvirring, at man ikke kan vente besindig Optræden af ham, saa kan man ikke give Evertføreren Skyld for hans Handlemaade, men maa erkende, at det er Damperen, der har Skylden, idet den ved sin Navigering fremkaldte Evertføreren Forvirring og Angst.

Højesteretsdom.

Den 22. Maj afsagde Højesteret Dom i en fra Sø- og Handelsretten appelleret Sag, der drejede sig om

*) fremhævet i „Hansa“, efter hvilket Blads Referat ovenstaaende er taget.

Erstatning for en Paasejling. Sagen var ved Sø- og Handelsretten anlagt af Skibsfører Chr. Jensen, Ejer af Sk. Familiens Haab, mod Norddeutsche Dampschiffahrts Aktiengesellschaft i Rostock som Ejer af Damperen Director Arthur Bartz. Idet vi iøvrigt henviser til det i „Dansk Søfartstidende“ for den 19. Septbr. 1901 indeholdte Referat af Sø- og Handelsretsdommen, skal vi blot bemærke, at der fra Damperens Rederis Side navnlig blev hævdet, at det slet ikke var „Director Arthur Bartz“, der havde haft Sammenstødet. Sø- og Handelsretten kom imidlertid til det Resultat, at det var nævnte Damper, der havde paasejlet Skonnerten, og at Damperen alene havde Skylden. I Erstatning havde Ejeren af „Familiens Haab“ forlangt 4,398 Kr. 48 Øre, nemlig det takserede Reparationsbeløb 3,300 Kr., tillagt Fragttab, Hyre, Udgifter ved Bugsering m. m. Ved Synsforretning var Skibets Værdi før Sammenstødet ansat til 5,000 Kr. Under Sagens Forløb solgte Ejeren „Familiens Haab“ urepareret for 1,800 Kr. Sø- og Handelsretten tilkendte Ejeren af „Familiens Haab“ 1800 Kr. i Erstatning, uden nærmere at gaa ind paa de forskellige Erstatningspaastande. Da Ejeren ikke fandt sig tilfredsstillet med dette Beløb, der efter hans Mening ikke gav ham fuld Erstatning for hans Tab, appellerede han Sagen til Højesteret, men her fik den samme Udfald, idet Højesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom i Henhold til de i denne anførte Grunde.

I nærværende Blad for d. 17. Oktober 1901 skrev vi et lille Stykke i Anledning af Sø- og Handelsrettens Dom i ovennævnte Sag og udtalte vor Forbauselse over, at Retten ikke havde givet en nærmere Forklaring af de Grunde, der havde ført til kun at give en Erstatning af 1,800 Kr., der sammenlagt med Salgsprovenuet 1,800 Kr. kun giver 3,600 Kr., medens Skibet var takseret til 5,000 Kr. Vi antager, at Grunden til den omtalte Fastsættelse af Erstatningen maa ligge i, at man har ment, at Skibet var alt for højt takseret og at dets virkelige Værdi var meget lavere, men vi havde da fundet det mere oplysende, om denne Betragtning havde fundet Udtryk i Sø- og Handelsretsdommen.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

(Sidste Artikel).

I „Dansk Søfartstidende“s Nr. 20 blev det nævnt, at der til Navigationsvæsenet af Staten aarlig bevilgedes c. 77,000 Kr. I Følge Statsregnskabet er i Aar følgende bleven bevilget:

Lønninger og Rejseudgifter til Eksamenkommissionen	Kr. 17,200.00
Understøttelse til Navigationsskolerne og trængende Elever	— 55,500.00
Til Instrumenter, Undervisningsapparater og Lærebøger	— 5,500.00
I alt	Kr. 78,200.00

I Følge Kommissions-Betænkningen af 1886 vilde Opførelsen og Montering af en Skolebygning med Centralvarme etc., beregnet paa 240 Elever og indrettet til 12 Klasser, med Kontor, Arkiv, Bibliotek og Instrumentsamling, Lærerværelse, Lejligheder til Forstanderen og 5 Lærere i Navigation, samt Portnerbolig, Takkelrum, Fyrrum, Brændselskælder etc. etc. komme til at koste c. 200,000 Kr. Til Biblioteket og Instrumentsamlingen var saa yderligere beregnet c. 32,000 Kr.

De aarlige Udgifter ved en saadan Skole antoges at ville blive:

Bygningens Vedligeholdelse, Inventarets Vedligeholdelse og Fornyelse, Skatter, Assurancepræmier etc. etc.	Kr. 7,594.00
Løn til en Forstander, 6 Overlærere og 5 Lærere i Navigation	— 32,000.00
8,352 Timers Undervisning i Dansk, Maskinlære, Engelsk, Søret og Handelsvidenskab, Geografi og Vejrlære, Forbinding og Brugen af „Lægebog for Søfarende“ samt i praktisk Sømandsskab	— 16,704.00
Løn til 2 Assistentter hos Læreren i praktisk Sømandsskab	— 576.00
Portner og Fyrbøder	— 1,300.00
Brændsel, Belysning, Kontorudgifter, Rengøring og Skibsmandsgods	— 5,490.00
I alt	Kr. 63,664.00

I Skolepenge fra Eleverne, som læste til 2den Afdeling af Styrmandseksamen, beregnedes Skolen en Indtægt af 8,000 Kr.; tilbage bliver som ren Udgift 55,664 Kr.

Naar saa Staten skænkede Grunden, og der beregnedes 4 % af Anlægskapitalen, vilde den hele aarlige Udgift til en Statsnavigationsskole, stor nok til at besørge Uddannelsen af alle Landets Navigatører, blive c. 65,000 Kr., hvilket er c. 13,000 Kr. mindre end det, der for Tiden ydes til Navigationsundervisningen.

For udenforstaaende maa det synes aldeles ubegribeligt, at den nuværende forældede og meningsløse Ordning af Navigationsundervisningen ikke bliver afløst af en nyere og bedre, hvilket der i over en Menneskealder har været Trang til, og som for 16 Aar siden gav Anledning til den Kommissions-Betænkning, hvoraf ovenstaaende Tal er Uddrag. Udviklingen paa Skibsfartens Omraade er gaaet frem med Kæmpeskridt i disse 16 Aar, og har det været et Ønske den Gang, burde det være en Fordring nu, tilmed naar Statskassen derved kan tjene c. 13,000 Kr. om Aaret.

Mange spørger forundrede: Hvorfor bliver det da ikke omdannet til en Statsnavigationsskole? Dette Spørgsmaal maa gaa videre til de Institutioner og de Mænd, i hvis Magt det staar at gøre noget i denne Sag. Adskillige mener, at Navigationsdirektøren er imod Statsskoleprojektet, og at dette er en væsentlig Grund til, at det ikke fremmes; dette er dog næppe Tilfældet. Navigationsdirektøren, der som tidligere Søofficer selv har faaet en saa udmærket Uddannelse, ønsker sikkert, at Handelsmarinens Officerer ogsaa skal faa en Uddannelse, der svarer til den almindelige Udvikling og til de Fordringer, der stilles om Bord i Skibene.

Det naturligste vilde vel være, om Navigations-skolerne blev ledede af Mænd, der havde faret til Søs og derved erhvervet sig den praktiske Erfaring, der hører til for at kunne være Lærer for vordende Navigatører; dette er imidlertid ikke altid Tilfældet, da som bekendt flere af vore Navigationsskoleforstandere er forhenværende Kommunal lærere. Mon man f. Eks. ved Søofficersskolen kunde tænke sig ansat som Forstander og Lærer i Navigation og Søvejsregler en Mand, som aldrig havde faret til Søs? Nej, det vilde vistnok være utænkeligt. Man ser ogsaa det Særsyn, at Mænd, der ikke har faaet anden teoretisk Uddannelse end den, der har været nødvendig for dem til i sin Tid at tage Styrmandseksamen, er bleven ansat som Lærere ved Navigationsskolerne.

Ejerne af Navigationsskolerne ude i Landet er selvfølgelig imod Statsskoleprojektet, da de jo, dersom dette blev gennemført, vilde miste den Indtægt, som Skolen giver dem; det er tillige en almindelig Tro, at Beboerne i de Provinsbyer og Egne, hvor Skolerne findes, efter bedste Ævne støtter Ejerne af Navigationsskolerne. Lidt

Indtægt bliver det jo altid for de Næringsdrivende i saadan en lille By, naar der findes en Navigationsskole; men at en hel Stand skal undgælde for disse smaalige Hensyn, er dog virkelig for galt.

Som Forsvar for de mange Skoler hører man ofte fremført, at af Hensyn til Eleverne maa man have Skolerne der, hvor disse har deres Hjem; men dette Forsvar gælder til Wandsbeck, for saa burde der jo være Navigationsskole i enhver Provinsby.

En Statsskole kunde jo lægges hvor som helst i Landet, og naar Undervisningen blev fri, vilde enhver Sømand, som ønskede det, kunne faa Raad til at tage Styrmandseksamen. Det Par Hundrede Kroner, han behøvede til at betale for sit Ophold med, medens han gik paa Skolen, vilde enhver nogenlunde sparsommelig Sømand med de nuværende høje Hyrer kunne spare sammen i Løbet af et Par Aar. For yderligere at hjælpe uformuende Sømand, kunde der ogsaa nemt oprettes en Kostanstalt i Forbindelse med Statsnavigationsskolen. Projektet om en Kokkeskole synes jo nu at skulle blive til Virkelighed. En saadan Kokkeskole kunde sættes i Forbindelse med et billigt Pensionat for uformuende Navigations-skoleelever; derved vilde det hele kunne samles under ét, og alle berettigede Fordringer om en tidssvarende og tilfredsstillende Ordning vilde kunne blive opfyldte.

H. P. Berg.

Fragtmarkedet.

Desværre er der heller ikke i denne Uge nogen Bedring at konstatere. Markedet slæber sig alle Vegne af Sted paa den samme triste og trevne Maade, som det nu har gjort i Maanedsviis, og det er med den bedste Vilje ikke muligt at øjne noget Lyspunkt nogetsteds. Næsten overalt er der færre Laster, end der ellers plejer at være paa denne Tid af Aaret, og samtidig maa man ikke glemme, at Tonnagen er vokset overordentlig stærkt i det sidste Aars Tid, hvilket naturligvis ikke bidrager til at gøre Forholdene bedre. Der kan fra en enkelt Retning nok komme en pludselig Efterspørgsel, som til at begynde med hidfører en Stigning, men af nogen Varighed kan Stigningen ikke blive, thi der udbydes meget hurtigt saa megen Tonnage, at Raterne snart vil gaa ned ad Bakke igen, ja maaske til et endnu lavere Niveau, end de var førend Stigningen begyndte. Det gælder nu mere end nogensinde før for Rederne om at passe paa, at de ikke kommer ind i et Marked, hvorfra de ikke kan komme ud igen uden store Tab. Man har set med La Plata Markedet, hvorledes betydelige Mængder af Dampere sendtes derned ubefragtede for hjemgaaende, for derefter at maatte acceptere næsten en hvilkensomhelst Rate, for blot at slippe bort derfra igen, og La Plata har ikke været det eneste Marked, hvor den Slags Ting er skete.

Det østlige Marked har stadig ikke meget at byde paa, og Raterne er overalt uforandret lave. Fra Bombay betales 12/9 à 13/ og fra Kurrachee 13/6 til udsøgt Havn pr. Juni. Calcutta og Rispladserne har næsten intet at byde paa, og for Sukker fra Java til U. S. noteres uforandret 23/ pr. Ton for Juni/Juli Afskibning. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille er sidst betalt 19/3 pr. Juni.

Sortehavet, Azoff og Donauen møder fremdeles op med et nogenlunde godt Begær, men Raterne for prompt Lastning viser en vigende Tendens. Fra Odessa er 8/ det yderst opnaelige for Juni Tonnage til udsøgt Havn, og er der for en stor Damper (over 6,000 Tons) betalt 9/3 til Kjøbenhavn direkte, ligeledes pr. Juni. Pr. September/Oktober noteres fra Odessa 10/ à 10/3 til L. H. A. R., 6 d. mere til Hamburg. Fra Azoff betales for

prompte Baade $9\frac{1}{2}$ à $9\frac{1}{6}$ „any“, $9\frac{1}{2}$ à $10\frac{1}{2}$ Hamburg, medens der pr. Efteraaret kan faas $11\frac{1}{2}$ à $11\frac{1}{6}$ „any“, 6 d. mere til Hamburg. Den sidst betalte Rate fra Donauen er $10\frac{1}{9}$ à $11\frac{1}{2}$ N. C., $11\frac{1}{3}$ én, $11\frac{1}{6}$ til danske Havne prompt. For Salt fra Arabat Bay til St. Petersburg er sluttet til $14\frac{1}{2}$ pr. Ton, hvilket er $2\frac{1}{2}$ lavere end der betales for et Par Uger siden. Ertsfragterne fra Poti er uforandrede paa Basis af $11\frac{1}{2}$ til Middlesbro pr. Juni.

Middelhavet er stille. Befragtingernes Antal er ikke saa stort, fordi Rederne gennemgaaende forlanger højere Fragter end Købmændene er villige til at betale. For Erts er sidst sluttet til $5\frac{1}{9}$ Elba/Newport, $6\frac{1}{3}$ à $6\frac{1}{2}$ Almeria/Glasgow, $8\frac{1}{2}$ Huelva/Antwerpen eller Dunkirk, $6\frac{1}{3}$ Sevilla/Boness, alt med „free despatch“. Fosfatfragterne er uforandret $6\frac{1}{6}$ Bona til Ayr eller Glasgow, $8\frac{1}{6}$ Sfax/London, $8\frac{1}{9}$ Kings Lynn. For Esparto betales $13\frac{1}{2}$ à $13\frac{1}{6}$ fra Spanien eller Afrikas Nordkyst til Skotland, og for Hø fra Bona til London noteres $24\frac{1}{2}$ pr. Ton. For c. 1,000 Tons Dampere kan faas Oljekager fra Marseille til Englands Østkyst à $9\frac{1}{2}$ pr. Ton. Alexandria har mere end tilstrækkeligt Rum i de regelmæssige Turdampere. Ertsfragterne fra Bilbao er nærmest uforandrede; der opnaas $4\frac{1}{2}$ Cardiff, $4\frac{1}{9}$ Tynen, $5\frac{1}{2}$ à $5\frac{1}{2}$ Glasgow eller Boness, $5\frac{1}{2}$ Middlesbro, $5\frac{1}{9}$ Boston, $5\frac{1}{3}$ Dunkirk.

Nordamerika fragter næsten udelukkende for Træ. Der er ingen Forandring i Raterne fra Golfen, hvorimod de kanadiske Pladser viser en fastere Tendens. Fra St. John til Englands Vestkyst betales $35\frac{1}{2}$ à $37\frac{1}{6}$ pr. Juni/ Juli, og fra St. Lawrence eller Miramichi kan faas $37\frac{1}{6}$ à $40\frac{1}{2}$ til udsøgt Havn. Golfpladserne betaler for prompte Baade $77\frac{1}{6}$ à $82\frac{1}{6}$, alt efter Lossepladsens Beliggenhed og Beskaffenhed. Fra Pensacola er der pr. August sluttet til $85\frac{1}{2}$ til Genua og Livorno (2 Havne), og pr. Oktober/December sluttedes et Par Baade til $90\frac{1}{2}$ én hollandsk Havn, $92\frac{1}{6}$ to Lossepladser. Om alle de øvrige Fragter er der meget lidt at sige; en enkelt prompt Damp har taget $2\frac{1}{3}$ pr. Or. fra nordatlantisk Havn til Cork f. O., og for Kul fra Baltimore etc. er $7\frac{1}{9}$ til Middelhavet fremdeles det højst opnaelige. For Fosfat er betalt $14\frac{1}{6}$ fra Tampa til Stettin pr. Juni. Bomuldsfragterne er rent nominelle.

La Plata Markedet viser ikke den ringeste Bedring; Laster er fremdeles saa knappe som nogensinde, og Raterne er uforandret tærvelige. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. betales for prompte Baade ikke mere end $12\frac{1}{2}$ à $12\frac{1}{6}$ og fra Buenos Ayres c. $10\frac{1}{2}$.

Østersøen kan ikke kaldes bedre, til Trods for at de fleste Havne nu er aabne. Ordre er egentlig ikke knappe, naar lige undtages St. Petersburg, men paa Grund af det store Tonnageudbud kan Raterne ikke komme i Vejret. St. Petersburg noterer for prompte Dampere uforandret $9\frac{3}{4}$ d. à $10\frac{1}{2}$ d. til London, Rotterdam eller Amsterdam, $11\frac{1}{4}$ d. à $1\frac{1}{2}$ til Weseren, $1\frac{1}{3}$ Rouen, Rm. $12\frac{1}{2}$ Rugbasis til Danmark for Smaadampere. Fra Kronstadt kan faas $19\frac{1}{6}$ D/B. til London, $18\frac{1}{6}$ à $19\frac{1}{6}$ Grangemouth, $19\frac{1}{2}$ Dundee, og er der endvidere sidst betalt $20\frac{1}{6}$ Kotka/Grangemouth, samme Rate til Grimsby, Frcs. $32\frac{1}{2}$ Råfsø/Calais, $20\frac{1}{2}$ Sydfinland/Hull, $21\frac{1}{6}$ Umeå/Aberdeen. For Sleepers fra Riga til Grangemouth er sluttet til $5\frac{1}{2}$ pr. Load. Reval har nu intet at byde paa, og Libau betaler $9\frac{3}{4}$ d. à $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, $18\frac{1}{2}$ D/B. til Grangemouth, $6\frac{1}{6}$ Sleepers til Boston eller Lowestoft, Frcs. $28\frac{1}{2}$ pr. Tylt Kappbjælker til Ghent eller Holland. Fra Riga synes Laster at være lidt knappere; der noteres $19\frac{1}{2}$ D/B. til London, $18\frac{1}{2}$ à $18\frac{1}{6}$ til Østkyst Kulhavn, $23\frac{1}{6}$ Cardiff, Frcs. $24\frac{1}{25}$ Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frcs. $27\frac{1}{2}$ Rouen. For Hør betales uforandret $18\frac{1}{2}$ Frcs. til Dunkirk eller Ghent. Kønigsberg er uforandret paa Basis af $1\frac{1}{2}$ pr. Hvedequarter til London eller Rotterdam. Fra Windau kan faas $7\frac{1}{6}$ à $7\frac{1}{9}$ pr. Load runde Sleepers til London og Frcs. $26\frac{1}{2}$ pr. Favn Pulpwood til Ghent eller Terneuzen.

Kulfragterne viser ingen Bedring til Østersøen, derimod bevarer de deres Fasthed til Middelhavet og Sydamerika, særlig fra Wales. Ekspeditionerne paa Lastepladserne er overalt normale. Fra Tyne eller Blyth betales $4\frac{1}{2}$ til Kronstadt, $3\frac{1}{9}$ à $4\frac{1}{3}$ Stockholm, $4\frac{1}{2}$ Riga eller Libau, $3\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ Swinemünde, $4\frac{1}{3}$ Neufahrwasser, $3\frac{1}{6}$ Hamburg, $6\frac{1}{6}$ Barcelona, $5\frac{1}{9}$ à $6\frac{1}{6}$ Genua, $5\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ Alexandria. Firth of Forth giver $4\frac{1}{3}$ à $4\frac{1}{4\frac{1}{2}}$ Kronstadt, $4\frac{1}{2}$ Riga eller Libau, $3\frac{1}{9}$ Luleå, $4\frac{1}{3}$ Stockholm eller Norrkøping, $4\frac{1}{3}$ à $4\frac{1}{4\frac{1}{2}}$ Kiel eller Flensborg, $4\frac{1}{6}$ Rostock, $4\frac{1}{6}$ à $4\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ mindre dansk Provinshavn, $4\frac{1}{2}$ Aarhus eller Kjøbenhavn, $3\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ à $4\frac{1}{2}$ Swinemünde, $4\frac{1}{6}$ à $4\frac{1}{9}$ Lissabon, $5\frac{1}{6}$ Sevilla, $6\frac{1}{2}$ Alexandria. Fra Cardiff sluttet til $5\frac{1}{2}$ Stockholm, $4\frac{1}{9}$ à $4\frac{1}{10\frac{1}{2}}$ Kronstadt, $4\frac{1}{3}$ Korsør, $5\frac{1}{9}$ à $6\frac{1}{3}$ Genua, $6\frac{1}{6}$ Livorno, $7\frac{1}{2}$ Venedig, $5\frac{1}{2}$ Malta, $6\frac{1}{2}$ Konstantinopel, $5\frac{1}{9}$ Port Said, $9\frac{1}{2}$ Suez eller Aden, $9\frac{1}{8}$ à $10\frac{1}{2}$ Colombo, $7\frac{1}{6}$ Cap Verde, $14\frac{1}{2}$ River Plate.

Sejlskibsmarkedet viser ikke nogen nævneværdig Forandring, hverken for den lange eller den korte Fart. Fra San Francisco eller Portland O. sluttet stadig prompte Skibe til $23\frac{1}{9}$ à $25\frac{1}{2}$ til U. K., Havre, Antwerpen eller Dunkirk, og noteres der $1\frac{1}{3}$ mere for Juli, $5\frac{1}{2}$ mere for Oktbr./Novbr. Skibe. Fra Sydamerikas Vestkyst sluttet ikke meget; der kan for prompt Tonnage betinges $18\frac{1}{6}$ à $18\frac{1}{9}$ for Salpeter til U. K. eller Kont., medens der pr. Oktbr./Novbr. noteres $22\frac{1}{6}$. For Kul er der sidst sluttet til $10\frac{1}{2}$ Tyne/Portland O., $10\frac{1}{9}$ Cardiff/Chile, $9\frac{1}{2}$ Swansea/San Francisco, $12\frac{1}{6}$ Newport/Montevideo, $10\frac{1}{9}$ à $11\frac{1}{2}$ Newcastle (N. S. W.)/Vestkysten af Sydamerika. I den kortere Fart er det for os særlig Østersøen, som har Interesse, men Raterne herfra er gennemgaaende tarvelige. Fra Søderhamn eller Sundsvall Distriktet til god dansk Provinshavn noteres Rm. $20\frac{1}{22}$ pr. Std. Brædder, Rm. $18\frac{1}{19}$ til Lybeck, Rm. $19\frac{1}{2}$ Kjøbenhavn. Fra de nordligere Pladser betinges Rm. $2\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{2}$ mere. Fra Kotka eller Wiborg kan faas Rm. $17\frac{1}{19}$ til Kjøbenhavn, $3\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{2}$ Rm. mere til dansk Provinshavn. For Kridt fra Aalborg eller Stevns til Sydfinland, Riga eller Kronstadt betales Rm. $3\frac{1}{2}$ pr. Ton. Fra Helsingborg noteres for Lervarer Rm. $4\frac{1}{2}$ pr. Ton til Wasa, Rm. $5\frac{1}{2}$ til St. Petersburg. For Kul er sidst betalt £ $3.7.6$ pr. Keel fra Leith til Sundsvall, £ $4\frac{1}{2}$ Boness/Helsingborg. For tomme Petroleumsfade kan faas fra Kjøbenhavn $40\frac{1}{45}$ Pfennig til Riga, $50\frac{1}{2}$ Pfennig til St. Petersburg.

Literatur.

Som Særtryk af det danske meteorologiske Instituts nautisk-meteorologiske Aarvog for 1901 har Kaptajn Ryder udarbejdet nogle Undersøgelser over Havstrømmene i Farvandene mellem Norge, Skotland og Grønland.

Disse Undersøgelser har strakt sig over flere Aar og er udførte ved Hjælp af flere af de omkring Island sejllende Skibe, saavel af Orlogs- som af Handelsmarinen.

Forsøgene udførtes ved, at Skibene udkastede Flasker, indeholdende en trykt Seddel. Flaskerne var almindelige Champagneflasker, der, efter at Sedlen var lagt i dem, blev lukkede vandtæt med Korkprop og Guttaperka. Paa Sedlerne stod da en Anmodning til Finderen om at sende Sedlen til meteorologisk Institut i Kjøbenhavn.

Af disse Flasker er omtrent en Fjerdedel kommen til Veje, og paa Grundlag af Flaskernes Findesteder har Kapt. Ryder udarbejdet sit Strømkort over Farvandet mellem Norge, Skotland og Grønland, men der er selvfølgelig kun Tale om Overfladestrømme, der jo ogsaa har mest Betydning i det praktiske Liv.

Af 161 fundne Flasker er de 58 fundne paa Island, 7 paa Færøerne, 19 i Skotland, 74 i Norge og 3 i Danmark.

Resultatet af Undersøgelserne viser, at man kan dele Strømningerne i dette Farvand i 4, nemlig:

1. Kyststrømmen omkring Island, hvilken Strøm løber rundt omkring Island som et anticyklonisk Overfladestrømløb af c. 10 Kvml. Bredde. Strømhastigheden kan her mindst naa op til 13 à 14 Kvml. pr. Døgn paa Øst- og Vestkysten og 6 til 7 Kvml. pr. Døgn for Syd- og Nordkystens Vedkommende.

Nogle af Flaskerne har dog gaaet mod Strømbevægelsen, enten paavirket af Storm og Idvande eller af Tidevandsbevægelsen, idet Ebber løber mod Hovedstrømmen rundt om Islands Kyster.

2. Den østislandske Polarstrøm, som mellem Jan Mayen og Island løber i sydvestlig Retning ned mod Islands N.O. Kyst, derefter ned langs Østkysten og over mod Færøerne, hvor nogle af de udkastede Flasker er fundne. Strømmen løber nord og syd om Færøerne, ned mod Shetlandsøerne, forener sig derefter med Golfstrømmen og løber op langs Norges Kyst.

Kapt. Ryder anslaaer Mindste-Hastigheden for Strømmen mellem Island og Shetlandsøerne til c. 4 Kvml. pr. Døgn og fra Shetlandsøerne op langs Norges Kyst til 8 à 10 Kvml. pr. Døgn.

3. Golfstrømmen. Undersøgelsen viser, at denne Strøm omtrent paa 60° N. Br. og 15° V. Lgd. deler sig i 3 Arme, én nord i, der kommende fra S.O. løber ind i Kyststrømmen langs Islands Sydkyst, og det viser sig altsaa, at det varme Atlanterhavsvand, der er af saa stor Betydning for Islands Sydkyst, kommer fra sydost. En anden Arm forener sig med den østislandske Polarstrøm og løber over mod Norges Kyst; og en sydlig Arm løber ind i Nordsøen. Grænsen mellem Golfstrømmen og den østislandske Polarstrøm falder netop over den undersøiske Ryg, som gaar mellem Færøerne og Island, og saa nær løber de to Strømme hinanden, at to Flasker, udkastede samme Dag i Nærheden af hinanden, landede henholdsvis paa Island og i Norge.

4. Nordsøstrømmen løber i Kreds i Nordsøen.

Der findes saaledes tre udprægede Strøm-Kredsløb, hvor Strømmen løber rundt mod Solen; nemlig et Kredsløb, som har Centrum med Island og Grønlands Sydspids; et andet med Centrum mellem Island og Norge; og et tredje med Centrum i Nordsøen mellem Ørkenøerne og Lindesnæs. Disse Kredsløb er analoge med Lufttrykkfordelingen over det nordlige Atlanterhav og dermed ogsaa med Vindforholdene i disse Egne.

Afhandlingen er trykt baade paa dansk og engelsk og er ledsaget af flere Kort; den anbefales paa det bedste til Skibsførere, der sejler i de nævnte Farvande, da den paa en klar, overskuelig Maade gør Rede for Strømforholdene i de nordlige Have.

Verdens største Sejlskib.

Den 7. Maj løb et til Firmaet Læisz i Hamburg bestemt 5-mastet Fuldskib „Preussen“ af Stablen i Geestemünde paa Joh. Tecklenborgs Skibsværft. Dimensionerne er: 133 $\frac{1}{2}$ Meter \times 16,4 Meter \times 10,25 Meter og Deplacementet ved 8,23 Meters Dybgaende 11,150 Tons, medens Lastævnen er 8,000 Tons. To gennem Skibets Længde løbende Dæk er, saavel som alle Opbygninger, lavede af Staal, og Overdækket og Opbygninger har desuden Træbeklædning udenpaa Staalpladerne. For at opnaa den størst mulige Stivhed og Modstandsævne er de største Lastbjælker sat i For-

bindelse med svære Laststringere. Bag de 5 Master er bygget Afstivningsskodder. Alle Dæksbjælker, Lastbjælker og c. $\frac{2}{3}$ af Spanterne er dannet af U-Staal, og hertil er der flere Steder anvendt Staalfabrikkens største Profil paa 340 m/m. Dybde.

Alle Kølsvin og Sidestruer er sat i Forbindelse med Plader, nittet til Yderbunden, og derved opnaas en yderst stærk langskibs Stivhed. En 550 Tons stor Dobbeltbund muliggør en Forhaling af det tomme Skib uden anden Ballast.

Agter har Skibet en Opbygning paa 12 Meters Længde og herunder findes det agterste Styreapparat, et Sejlkammer, Tømmermandsværksted og Skibsdrenge-lukafet.

Et Brohus paa 22 Meters Længde indeholder den øvrige Besætnings Lukaf, saa vel som Kabys, Sejl- og Provirantrum. I Bakken, der er 12 Meter lang, findes Vaskerum, Klosetter, Lamperum og andre Hellegatter.

Midtskibs er Damp-Ankerspillet opstillet, men Kæderne kan ogsaa hives ind med Haandkraft fra et paa Bakken anbragt Dampspil. Bougankrets Vægt er 3,850 kg. Dampen til Ankerspillet faas fra 2 Kedler, hver paa 3,05 Meters Højde og af 1,83 Meters Gennemsnit, og disse leverer tillige Damp til Styreapparatet, Dampumperne og de forskellige Dampspil.

Det paa Brodækket opstillede kombinerede Damp- og Haandstyreapparat er forbunden med Rorpinden ved en Staalratline af 70 m. m. Førlighed. Til Ladning og Losning findes 4 Dampspil, 1 ved hver Luge, og til Lænsning af alle Rum, ogsaa af Dobbeltbunden og Drikkevandsbeholderne, findes Dampumper og 4 dobbeltvirkende Haandpumper med et vidt forgrenet Rørsystem.

Agterstævn og Balanceroret er af Støbestaal, Kølen og Forstævnen derimod af Smedejærn.

Preussen er, som før nævnt, rigget som et 5-mastet Fuldskib med dobbelte Mærse- og Bramræer paa alle Toppe. Master, Ræer, Stænger og Bougspryd er af Staal; Rakkerne er ogsaa af Støbestaal paa de Ræer, som skal hejses. Mærse- og Bramræer hejses ved Hjælp af Haandspil, der ogsaa bruges til Braserne paa Under- og Mærseræer; til Anhaling af Skøder findes Rælings- og Gangspil. Det staaende Gods, der er af det bedste vestfalske Staalto og forsynet med stærke Ansætnings-skruer, er for største Delen klædt, medens det løbende Gods er forfærdiget af Hamp, Manilla eller Staal. Blokkene er af Træ eller Jærn med Skiver af Pokkenholt eller forzinket Jærn.

Foruden Reservesejl har Skibet 43 Sejl med en samlet Sejlfade paa 5,560 Kvadratmeter. Flagknappen paa den højeste (midterste) Mast er 68 Meter over Kølen, Underraaens Længde 31,2 Meter og den øverste Raas Længde 16 Meter. Mastens Gennemsnit er 0,9 Meter, Underraaens 0,64 og Bougsprydet 0,92 Meter. Den samlede Længde af det staaende Staalogs er 10,800 Meter, af det løbende Staalogs 13,730 Meter, af det løbende Hampegods 17,260 Meter og af Trosser og Reservegods 3,050 Meter, medens de i Takkelagen anvendte Kættinger har en samlet Længde af 700 Meter. Blokkenes Antal er 1,260 Stykker.

Ugens Havarier.

Professor Beer, Skonnert af Greifswald, kom d. 22. ds., paa Rejsen fra Bremen hertil med Sandsten, paa Grund paa Gjedser Rev. Flot med Assistance af Svitzers og fortsat Rejsen hertil ubeskadiget.

Jenny, Dæksbaad af Lønstrup, er d. 25. ds. under en Vestenstorm sat paa Land ved Lønstrup og er Vrag. Besætningen, 2 Mand og en Dreng, bjærgedes af Redningsbaaden.

Gunnar, svensk Brig, blev d. 24. ds., medens den laa for Anker ved Hadsund, paasejlet af Dpsk. Mars af Kjøbenhavn. Gunnar fik Hul i Styrbordsside.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Slutningen af April Maaned løb en til Sverrig bestilt stor Fragtdamper, ved Navn „Kronprins Gustaf“, af Stablen paa Weseren. Den adskiller sig i en Henseende fra andre Dampere, idet Masterne ikke staar i Diametralplanet, men to og to ved Siden af hinanden baade for og agter. Paa Grund af Damperens store Bredde har det været mulig at anbringe Masterne saaledes, idet Placeringen naturligvis medfører store Fordele ved Skibets Ladning og Losning. For det første, fordi man saa vel for som agter samtidig kan benytte Ladebommen til fire Luger; og for det andet kan Losning og Ladning af Lægtene foregaa langt hurtigere, da Masternes særlige Opstilling tillader en større Udlægning af Ladebommene, hvorved Godset direkte kan føres ned i Lægterens Lastrum og direkte tages derfra under Skibets Ladning; man sparer derved den Tid, som ellers medgaaer til at bringe Varer og Gods paa Plads ved Lægterens egne Spil og Grejer, og „Kronprins Gustaf“ kan derfor af denne Grund slutte sine Fragter med langt kortere Liggetid, end det ellers vilde være muligt.

De to ved Siden af hinanden staaende Master er indbyrdes forbundne ved en Løbebro, der kan bruges til Stade for Udkggen.

Denne Damper har naturligvis vakt berettiget Opsigt og Interesse i Skibsfartskredse.

En ny Damper, der bygges for Regning Hr. Conrad Blumer Hofgaard i Christiania, er løbet af Stablen fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft. Damperen, der er bestemt til Frugt fart paa Vestindien, er 227 Fod lang mellem Perpendikulærerne, 31 Fod og 7 Tommer bred og 16 Fod dyb til Hoveddækket; den bygges til Norsk Veritas' højeste Klasse og bærer Navnet „Hippolyte Dumois“.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der foretaget Prøvefart med et for Regning Hr. Conrad Blumer Hofgaard i Christiania bygget Skruedampskib Frutera, Værftets Nybygning Nr. 221. Skibet, der er bestemt til Frugt fart paa Vestindien, er 250 Fod langt, 34 Fod bredt og 23 Fod dybt; det er bygget til Norsk Veritas' højeste Klasse og forsynet med en Triple Ekspansions Maskine, i Stand til at udvikle 1800 ind. H. K. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

Dampskibet Luleå, bygget for Regning Herr H. M. Gehrckens i Hamburg, løb d. 24. ds. af Stablen fra Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 240' langt i Hoveddækket, 35' bredt og 16' $\frac{1}{4}$ dybt i Rummet og bliver forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 650 ind. H. K. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

De i vort sidste Nummer opgivne Dimensioner for Dpsk. Prins Valdemar, der d. 15. ds. løb af Stablen paa Flensborg Skibsværft, var ikke ganske nøjagtige. Skibet laster c. 6,600 Tons, dets Dimensioner er: 405' \times 49' 2" \times 29' 6' $\frac{1}{2}$ ". Et Overdæk strækker sig over hele Skibet i en Højde af 7' 6".

Fra L. Bager juns. Værft i Marstal er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 162,70 Reg.-Tons og døbttes Veritas. Fører bliver Kapt. I. Staugaard, korresp. Reder Mægler H. A. H. Grube.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Dunkerque 30. April, ank. til Blyth 2. Maj. — Frode, Wisberg, afgik fra Rouen 28. Maj, bestemt til Kbhvn. — Sigurd, Jørgensen, er afgaaet fra Kronstadt, ank. til Raumo 27. Maj. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Nantes 24. Maj, ank. til Cardiff 27. Maj. — Erik II, Hveysel, afg. fra Hull 20. Maj, ank. til Kronstadt 26. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Dordrecht 15. Maj, ank. til Blyth 20. Maj. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 1. Maj, ank. til Tyne Dock 3. Maj. — Danmark, Kræmer, afg. fra Kronstadt 27. Maj, ank. til Husum. — Ragnar, Holst, afg. fra Stettin 25. Maj, ank. til Riga 27. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 22. Maj, best. til Rotterdam. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Dordrecht 22. Maj, ank. til Blyth 23. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 30. April, ank. til Bristol 18. Maj. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 25. Maj, ank. til Riga 27. Maj.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Swinemünde 23. Maj, bestemt til Riga. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 18. Maj. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Sunderland 23. Maj, best. til Kronstadt. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Kronstadt 15. Maj. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Ghent 21. Maj. — Russ, Rasmussen, afgik fra St. Johns 24. Maj, best. til Limerick.

Heimdahl. Anine, Ratje, afgik fra Hernøsand 25. Maj. — Kamma, Løffler, ank. til Riga 26. Maj. — Helga, Lagesen, ank. til Sundsvall 25. Maj. — Martha, Jørgensen, ank. til Hernøsand 27. Maj. — Elna, Møller, ank. til Kronstadt 25. Maj. — Therese, Christensen, ank. til Sundsvall 21. Maj.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afgik fra Newcastle 22. Maj, bestemt til Lissabon — Væring, Krohn, ank. til Maryport 24. Maj. — Kronborg, Jeppesen, passerede Finisterre 26. Maj, best. til Kalmar. — Ophelia, Wilhelmson, ank. til Nyborg 28. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Kjøbenhavn 13. Maj. — Niobe, Schmidt, afgik fra Aarhus 22. Maj, ank. til Sundsvall 25. Maj. — Nancy, Nielsen, afgik fra Fraserburg 23. Maj, ank. til Wick 23. Maj. — Nautik, Meintert, ank. til Råfsö 28. Maj. — Nordsean, Gram, afg. fra Sundsvall 25. Maj, bestemt til Havre. — Nexos, Sørensen, ank. til Kbhvn. 19. Maj. — Nora, Jørgensen, ank. til Wasa 25. Maj. — Neptun, Winther, ank. til Leith 25. Maj. — Nerma, Nielsen, ank. til London 26. Maj. — Alfa, Nørby, ank. til Methil 26. Maj.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Iquique 9. Maj. — Eklipika, Callesen, afg. fra Grangemouth 26. Maj. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 4. Maj. — Mars, Nielsen, ank. til Hobro 25. Maj.

Nordsean. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, ank. til Ryovalieme 26. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Sundsvall 23. Maj. — England, Andresen, ank. til Raumo 27. Maj. — Holland, Lund, ank. til Sackenhause 23. Maj. — Rusland, Møller, ank. til Køge 26. Maj.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Hamburg 26. Maj, best. til Stockholm, pass. Holtenau 27. Maj. — Mary, Nielsen, afgik fra Ipswich, 27. Maj, best. til Grimsby.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Reval 23. Maj. — Ejen, Hansen, afg. fra Riga 24. Maj, best. til Dunkerque. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 21. Maj, ank. til Rotterdam 26. Maj. — Russia, Hansen, afg. fra Rotterdam 23. Maj, ank. til Burntisland 25. Maj. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Delfzyl 24. Maj, best. til Riga. — Normannia, Erichsen, afg. fra Riga 18. Maj, ank. til Rouen 25. Maj.

Østersøen. Patria, Lund, afg. fra Cronstadt 23. Maj, ank. til Libau 26. Maj. — Gratia, Andersen, afgik fra Amsterdam 22. Maj, ank. til Tyne 24. Maj.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Riga 21. Maj, ank. til Dordrecht 26. Maj. — Gallia, Nielsen, afg. fra Grangemouth 22. Maj, ank. til Riga 27. Maj. — Caledonia, Fisker, afg. fra Dordrecht 21. Maj, best. til Riga.

Inga. Flandria, Petersen, ank. til London 24. Maj.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 24. Maj. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Port Said 21. Maj, best. til Wiborg. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Riga 23. Maj. — Fredensborg, Hartmann, ank. til London 24. Maj. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Las Palmas 25. Maj, best. til Garston. — Jømsborg, Kühl, ank. til Wasa 25. Maj. — Kronborg, Eriksen, ankom til New York 9. Maj. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 25. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra River Plate 10. Maj, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, ankom til Glasgow 25. Maj. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Kbhvn. 26. Maj. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Cardiff 27. Maj, best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kramfors 27. Maj. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kronstadt 15. Maj. — Marselisborg, Andersen, ankom til Alexandria 24. Maj. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Frederikshavn 25. Maj. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Galatz 26. Maj, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Buenos Ayres 16. Maj, best. til Europa. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Aalborg 22. Maj, best. til St. Petersburg.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 26. Maj, best. til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, ankom til Kbhvn. 27. Maj.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Ghent 21. Maj. — Agnete, Jensen, ankom til London 24. Maj. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 27. Maj, best. til Burntisland. — Alice, Hansen, ank. til Kbhvn. 26. Maj. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Riga 24. Maj, best. til Ghent. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 27. Maj. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 24. Maj. — Nauta, Madsen, ankom til Newcastle 27. Maj.

Danmark. Thorvaldsen, Predbjørn, afg. fra Libau 26. Maj, best. til London. — Ansgar, Larsen, ankom til Boness 23. Maj. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 21. Maj. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Helge, Matthiesen, ankom til London 22. Maj.

Æra. Energi, Nielsen, ank. 26. Maj til Stockholm. — Enigheden, Svane, ankom 20. Maj til Kbhvn. — Gæa, Knudsen, ank. 19. Maj til Kbhvn. fra Aarhus.

Cimbria. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Frederikshavn 26. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Hamburg 23. Maj. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Königsberg 26. Maj.

Vendila. N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Kronstadt 24. Maj.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kbhvn. 26. Maj. — London, Bom, afgik fra Grangemouth 23. Maj, best. til Kronstadt. — Paris, Nielsen, ankom til Grimsby 24. Maj.

Myron. Anna, Moyell, afg. fra Kronstadt 26. Maj, best. til Granton. — Clara, Jensen, ankom til Wasa 24. Maj. — Kai, Thomsen, ankom til Søderhamn 25. Maj.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Methil 21. Maj. — Svend, Bennelycke, ankom til South Shields 25. Maj.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Hagedorn, afgik fra St. Petersburg 22. Maj, best. til Randers.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Cito, Christensen, ank. til Kolding 20. Maj fra Königsberg, afg. fra Kolding 24. Maj til Drammen. — Anne & Emmy, Svarrer, afg. fra Rio Grande 15. April, ank. til Montevideo 21. April. — Nancy, Pedersen, afg. fra Rio Grande 19. April til Liverpool. — Maracaibo, Svarrer, ank. til Maracaibo 20. Maj fra Hamburg. — Wilhelmine, Lauridsen, afg. fra Newcastle N. S. W. 22. Maj til Guayaquil. — Serapis, Laursen, afg. fra Bangkok 23. Maj til Pisco.

Fans. Sønderho. Anne Jenssine, Thomsen, ank. 22. Maj til Bahia fra Middlesbro. — Anna, Hansen, afgik 23. Maj fra Kjøbenhavn til Søderhamn. — Mary, Lydom, afgik 23. Maj fra Halmstad til Charlestown. — Clara, Carstensen, er afgaaet fra Punta Arenas til Falmouth f. O.

Rønne. Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 19. Maj. — Ansgar, Clausen, ank. til Kings Lynn 20. Maj. — Zephyr, Jensen, ank. til Blyth 21. Maj. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 22. Maj. — Nestvød, Larsen, ank. til Colberg 23. Maj. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 24. Maj. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 24. Maj. — Klara Marie, Kofoed, ank. til Kjøbenhavn 24. Maj. — Erik, Sonne, ank. til Blyth 23. Maj.

Svendborg. Solon, Nielsen, ankom til Rønne 18. Maj. — Ludvig, Larsen, ankom til Leith 19. Maj. — Hansigne, Nielsen, ankom til Rønne 19. Maj. — Elise, Andreasen, ankom til Abo 19. Maj. — Agnes, Andreasen, ankom til Hull 19. Maj. — Phønix, Hansen, ankom til Rochester 20. Maj. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Trondhjem 20.

Maj. — Peter, Nielsen, ankom til Lysekil 20. Maj. — Lyø, Jensen, ank. til Yarmouth 20. Maj. — Freir, Jensen, ankom til Borgå 22. Maj. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Dieppe 21. Maj. — Magnet, Jensen, ankom til Charlestown 21. Maj. — Christine Jensen, Jensen, ankom til Pillau 22. Maj. — Gefion, Fisker, ankom til Christiania 22. Maj. — Ariel, Nielsen, ankom til Swansea 23. Maj. — Standard, Rasmussen, ank. til Isafjord 6. Maj. — Lilly, Rasmussen, ank. til Königsberg 23. Maj. — Doris, Hansen, ankom til Harburg 23. Maj. — Hans Emil, Hansen, ank. til Leith 24. Maj. — Niels, Hansen, ankom til Rønne 24. Maj. — Roska, Petersen, ank. til Pillau 25. Maj. — Ellen Kirstine, Petersen, ankom til Pillau 26. Maj. — Martin, Rasmussen, ankom til Fleetwood 26. Maj. — Vega, Rasmussen, ankom til Ræfsø 26. Maj. — Vesta, Paulsen, ankom til Stettin 24. Maj. — Fanny, Mikkelsen, ankom til Stettin 26. Maj. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Königsberg 26. Maj. — Iris, Hansen, ankom til Allinge 25. Maj. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Libau 25. Maj.

Ærø. Elise Marie, Olsen, ank. 17. Maj til Pillau. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 19. Maj til Dysart. — Mariane, Petersen, ank. 17. Maj til Kjøbenhavn fra Stettin. — Hildur, Andersen, ank. 18. Maj til Helsingborg. — Saga, Clausen, ank. 19. Maj til Hamburg fra Maracaibo. — H. C. Christensen, Boye, ank. 19. Maj til Leith. — Danmark, Knudsen, ank. 19. Maj til Flensburg. — Ansgar, Jørgensen, ank. 19. Maj til Hamburg. — Atlantic, Rasmussen, ankom 19. Maj til Dakar. — Dana, Carlsen, afgik 1. Maj fra St. Francois, bestemt til Nantes. — Vera, Hansen, ankom 21. Maj til Aberdeen. — Nielsine, Christensen, ank. 20. Maj til Rudkjøbing. — Regina, Kock, ank. 18. Maj til Kjøbenhavn fra Nivaa. — Maren Kirstine, Svinding, afgik 17. Maj fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Kodan, Hansen, ank. 21. Maj til Gibraltar. — Elna, Carlsen, ank. 22. Maj til Guernsey. — Noah, Eriksen, ank. 21. Maj til Antwerpen. — Hosanna, Philipsen, ankom 20. Maj til Drøbak. — Rolf, Christensen, ankom 20. Maj til Halifax. — Alma Marie, Hansen, ank. 22. Maj til Dordrecht. — Laurine, Kastrup, ank. 20. Maj til Alloa. — De 3 Søsken, Mathiesen, ank. 20. Maj til Kjøbenhavn. — Prøven, Schmidt, ank. 21. Maj til Havre. — Marie, Hansen, afgik 22. Maj fra Kjøbenhavn til Præstø. — Hebe, Clausen, ank. 23. Maj til Dysart. — Agent Petersen, Frøderiksen, ank. 24. Maj til Nantes fra Guadeloupe. — Expres, Boye, ank. 22. Maj til Kjøbenhavn fra Stettin. — Marie, Thomsen, ank. 22. Maj til Kjøbenhavn fra Nørre Sundby. — Alf, Hansen, afg. 22. Maj fra Kjøbenhavn til Aalborg. — Nicolines Minde, Schøsler, ank. 23. Maj til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ank. 23. Maj til Kjøbenhavn. — Thekla, Fabricius, ank. 24. Maj til Middlesbrough. — Theodor, Andersen, ankom 24. Maj til Kjøbenhavn. — De 6 Brødre ankom 24. Maj til Kjøbenhavn. — Anna, Madsen, ankom 23. Maj paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Charlestown til Kolberg. — Jørgen Olsen, Christensen, afgik 20. Maj fra Fowey til St. Petersburg. — Fædrenes Minde, Christensen, afgik 23. Maj fra Dysart til Königsberg. — Søstrene passerede 22. Maj Dungeness for øst. — Albert, Fabricius, ankom 25. Maj til Horsens. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 25. Maj til Abo. — Kiana, Christensen, ankom 25. Maj til Karskrona. — Smart, Christensen, afg. 23. Maj fra Bridgenes til Faaborg. — Christine, Albertsen, ankom 24. Maj til Kjøbenhavn fra Kallundborg. — Ellen, Christensen, ankom 23. Maj til Kjøbenhavn. — Mariane, Petersen, afgik 23. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Marie, Møller, afgik 23. Maj fra Kjøbenhavn til Faxe. — Paket, Friis, afgik 23. Maj fra Kjøbenhavn til Marstal. — Lorenz, Levinsen, afgik 23. Maj fra Svendborg til Kotka. — Enigheden, Friis, ankom 22. Maj til Odense. — Viking, Hansen, ankom 23. Maj til Aarhus. — Familiens Minde, Stærke, ankom 23. Maj til Odense.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Limfjorden. I Limfjorden er Forandringerne i Afmærkningen nu foretagne. Prikkerne staa i 9 & 11 Fod Vand.

Baakerne for Besejling af Draget og Bejstrup-Løb ere dog endnu ikke opførte.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Helsingborg. Den 1ste Juni 1902 aabnes en Signal-Station i Helsingborg.

Landsort. Kastbådan. Ved Vraget af Damperen „Hesselo“, der er sunket paa Kastbådan, er udlagt flere Tønder.

Stockholm Skærgaard. Dalarö og Stora Vindåsen Lystønder ere atter udlagte paa Station.

Tjårften. Paa Tjårften skal Stangen med sort Tavle borttages, og en Fyrbygning opføres.

Fyrskibet „Grundkallen“. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Grundkallen“ atter udlagt paa Station den 19de Maj 1902.

Rusland. Dagerort. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn kan Dagerort høje Fyr ventes at være midlertidig slukket efter den 28de Maj 1902.

Tyskland. Stettiner Haff. Vraget af Prammen, der laa sunket 2 1/2 Kml. NV. for Leitholm, er borttaget.

Papenwasser. Patschkamp. Lystønden „Patschkamp O“ viser nu rødt Fyr med Formærkelser.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Vortrapp. I Vortrapp er en Spirtønde Da udlagt i 25 Fod Vand mellem Tønderne D og E, fra Amrum Fyr i NV. t. N. og fra Kirken paa Föhr i V. t. S.

Pellworn SV. Engel Sand. Paa Engel Sand, V.-Siden af Süderoog Sand, er til Brug ved Opmaaling opført en sort, 32 Fod høj Baake. 54° 27' 50" N. Br. 8° 27' 0" Ø. Lgd.

Jade. Fyrskibet „Genius Bank“ er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

I Jade skulle Spirtønderne have følgende Topbetegnelse: A, F, L, Q, V, AJ/a og AJ/F en Kegle med Spidsen opad, B, G, M, R, W og AJ/B to Balloner, C, H, N, S, X og AJ/C en Kegle med Spidsen nedad, D, G, O, T, Y og AJ/D en Ballon, E, K, P, U, Z og AJ/E en Cylinder. Mellemtønder faa en Kegle med Spidsen opad, hvorunder en Ballon.

Norderney. Dovetief. Dovetief er tilsandet og har aabnet sig 6 1/2 Kbl. V.-ligere. Afmærkningen er flyttet til det nye Løb, og Ledefyrene flyttede derefter.

Holland. Zuiderzee og Zeegat van Terschelling. I Pampus, S. for Baakerne, er Dybden 7 Fod, i Slijk i Fyrlinien 6 1/2 Fod, i Krabbersgat i Fyrlinien 10 Fod, i Molenrak 6 Fod, paa Flakket mellem Bontjes og Harlingen 6 Fod, paa Barren i Schuitengat 14 Fod og paa Barren i Monnikensloot 8 1/2 Fod.

Zuiderzee. Harderwijk NØ. Vraget NØ. for Harderwijk er borttaget og Afmærkningen inddragen. 52° 31' 10" N. Br. 5° 40' 54" Ø. Lgd.

Vlieter. I Vlieter skal den røde Vager Nr. 1 a med 2 Balloner ombyttes med en Spidstønde Nr. 1 a.

Zeegat van Maas. Brielsche Gat. I Brielsche Gat er Spidstønde Nr. 5 flyttet og ligger nu i 9 Fod Vand. 51° 55' 42" N. Br. 4° 9' 59" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Noordergat. I Noordergat ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes: Spidstønde Nr. 3 med Ballon i 12 Fod Vand. 51° 55' 38" N. Br. 4° 0' 13" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 13 Fod Vand. 51° 56' 13" N. Br. 4° 0' 14" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 i 11 Fod Vand. 51° 55' 36" N. Br. 4° 0' 23" Ø. Lgd.

Noord Pampus. Noord Pampus er lukket; i det S. der for liggende Løb i Scheelhoek er den mindste Dybde 6 Fod.

Ooster Schelde. Bergsche Diep. Mellem Gorishoek og Bergen op Zoom er mellem Spidstønderne Nr. 18 og 19 udlagt fem Spidstønder, mærkede Nr. 19—23. Tønde Nr. 19 har nu Nr. 24 og Nr. 20 har Nr. 25.

Wester-Schelde. Eendrachtspolder. Eendrachtspolder Fyr viser rødt Lys fra S.-Kysten til S. 68° V., hvidt Lys derfra til klos S. for Stumpstønde Nr. 17, grønt Lys derfra til tæt ved Stumpstønde Nr. 18 med afkortet Kegle, hvidt Lys derfra til tæt S. for den røde og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 12 med Diamant, Mørke derfra til N. 8° Ø., rødt Lys derfra til N. 30° Ø. og hvidt Lys derfra til tæt ved Spidstønde G.

England. Dudgeon. Omtrent den 3die Juni 1902 ombyttes East Dudgeon sorte Spidstønde med en sort Klokkestønde med Ballon. 53° 18' N. Br. 1° 1' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Dover. Ved Dover er Vragfyrskibet ved det sunkne Fyrskib inddraget og en grøn Lystønde, mærket „Wreck“, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, udlagt 500 Alen V. t. N. for Vraget. Man maa ikke gaa mellem Lystønden og Bølgebryderen og under ingen Omstændigheder mellem Lystønden og Vraget. Dette ligger paa 51° 6' 40" N. Br. 1° 20' 20" Ø. Lgd.

Plymouth. Hamoaze. Cremill Shoal. Paa Yderkanten af Cremill Shoal, 250 Alen N. 76° Ø. fra Cremill Flagstang, opføres en Baake. Naar Dykker er nede, vises et rødt Flag, man skal da holde sig midt i Farvandet og gaa saa langsomt som mulig. Taagesignal gives med Klokke. Om Natten vises et rødt, fast Fyr paa N.-Enden og et paa S.-Enden af Stilladset. 50° 21' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

England V.-Kyst. Whitehaven. Ved Whitehaven skulle følgende Signaler gives ved Fyrtaarnet paa den gamle Kaj for at angive, at det er forbudt at staa ind i Havnen, en rød Ballon, eller et rødt, fast Fyr 7 Fod under det røde, faste Tidevandsfyr.

Et grønt, fast Fyr skal tændes ved Indløbet til Inderhavnen paa Yderenden af den gamle Kaj og paa N.-Pieren henholdsvis 70 Alen N. 85° Ø. og 130 Alen N. 49° Ø. fra Tidevandsfyret paa den gamle Kaj. 54° 33' N. Br. 3° 35' V. Lgd.

Channel Islands. Indtil Udgangen af August 1902 vil et Skib undersøge Strømmen i Nærheden af Channel Islands. Naar det er tilankers, vil det om Dagen vise samme Signaler som et Mærkeskib for Vrag. Taagesignal gives med Klokke som fra andre Ankerligere, og desuden kan et Kanonskud gives hver 10 Minutter. Man skal holde sig vel klar af dette Skib.

Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet „Lucifer Shoals“. Fyret paa Fyrskibet „Lucifer Shoals“ viser nu rødt Et-Blink hver 45 S., Blink 5 S., Mørke 40 S. 52° 21' N. Br. 6° 10' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Banc de Bonne-Anse. Vraget af Damperen „Beignon“, som var sunket paa Banc de Bonne-Anse, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

St. Lawrence River. New York. Morristown. Macnair Shoal. Paa 13 Fods Grunden Macnair Shoal, lige ud for Morristown, er i 15 Fod Vand udlagt en rød og sort vandret sribet Spirtønde Nr. 4.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Pollock Rip Shoals“ Nr. 73 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 58. Det viser et rødt, fast Fyr paa Stortoppen, Flammens Højde: 41 Fod, og et hvidt, fast Fyr paa Fortoppen, Flammens Højde: 29 Fod. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, der giver samme Signal som paa Nr. 73, nemlig Et-Stød af 3 Sekunders Varighed hver 15 Sekunder. Skibet har to Master med en hvid og rød sribet Ballon paa hver Top og en lignende paa Staget mellem Masterne.

Nantucket Sound. Handkerchief Shoal. En sort Stumpstønde Nr. A 1 er i 20 Fod Vand udlagt i Shovelful Slue ved 10 Fods Grunden, der strækker sig ud fra Handkerchief Shoal, fra Monomoy Point Fyr i S. 49 1/2 V. og fra Fyrskibet „Shovelful Shoal“ Nr. 3 i S. 83° V. Man skal gaa Ø. om Tønden.

Connecticut. Bridgeport Harbor. En rød og sort vandret Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er i 23 Fod Vand udlagt ved et Vrag ud for Bridgeport, fra Bridgeport Harbor Fyr i S. 28° V. og fra Black Rock Fyr i S. 55° Ø.

New York Lover Bay. Shrewsbury River. United States Dike hvide, faste Baakefyr Nr. 3 er atter tændt, 1 Kbl. SØ. for United States Dike Baakefyr Nr. 1. Lower Rocky Point røde, faste Pælefyr Nr. 2 er atter tændt paa Yderenden af den overflydte Del af United States Dike paa V.-Siden af Shrewsbury River, ved dens Forening med Navesink River.

Delaware River. Riverton og Torresdale. Riverton Pælefyr, ved SØ.-Siden af Delaware River, New Jersey, og Torresdale Pælefyr, ved NV.-Siden af Delaware River, Pennsylvania, ere nu begge røde.

New Jersey. Delaware River. Sand Spit. Sand Spit røde Spirtønde Nr. 6 i Løbet Ø. om Cherry Island Flats ved Yderenden af Grunden, som strækker sig ud fra New Jersey Kyst 1/2 Kml. ovenfor Penns Grove, er midlertidig inddragen paa Grund af Fiskeriet.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien SØ.-Kyst. Oropesa. Oropesa Fyr viser fast Fyr med Blus af 3 Sekunders Varighed hver 2 Minutter og 3 Sekunder.

Frankrig. Cette. Mont d'Agde. Mont Saint-Clair. I Slutningen af 1902 slukkes Mont d'Agde eller Saint-Loup Fyr og et hvidt Lynfyr, der hver 5s. viser Et-Lyn, tændes paa Mont Saint-Clair. Flammens Højde: 294 Fod. Lysvejen: 45 Kml. Hvidt, ottokantet, c. 60 Fod højt Fyrtaarn. Under Arbejderne kan det nye Fyr brænde til Forsøg. 43° 23' 47" N. Br. 3° 41' 30" Ø. Lgd.

I 1902 forandres Belysningen ved Cette saaledes:

Det hvide Fyr paa Molen Saint-Louis forandres til et Fyr med Tre-Formærkelser hver 18s. Fyret skal vise hvidt Lys fra Kysten til N. 86° Ø., rødt fra N. 86° Ø. til S. 14° V., hvidt fra S. 14° V. til S. 54 1/2° V. og Mørke fra S. 54 1/2° V. til S. 70 1/2° V. Flammens Højde bliver uforandret. Lysvejen: 18 Kml. for det hvide, 12 Kml. for det røde Lys.

Samtidig slukkes La Venerie Fyr.

Italien. Civitavecchia. Et Fyrskib er udlagt uden for Civitavecchia Havn. Ved Yderenden af den ødelagte Mole er i 7 1/2 Fv. Vand udlagt en rød Spidstønde med sort Kegel. Med Lods er Havnen tilgængelig.

Østerrig-Ungarn. Fasana Kanal. Cabula. Taarnet Belvedere paa Punt Barbariga er borttaget. Det benyttedes i Mærket, som førte 3 1/2 Kbl. fri af Cabula Rev.

Durazzo Red. Tønden paa Durazzo Banke er flyttet 1 Kbl. N. 51° V. hen, fra Durazzo Fyr i S. 20° V.

Grækenland. Calamata og Perama. Den 1ste Maj 1902 er følgende Fyr tændte:

Calamata grønne, faste Havnefyrrer paa Molehovedet om Styrbord for Indgaende. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 4 Kml. 37° 1' 0" N. Br. 27° 7' 27" Ø. Lgd.

Perama røde, faste Fyr paa S.-Siden af Euripe Kanal. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 38° 6' 8" N. Br. 23° 36' 25" Ø. Lgd.

Rusland. Dnieper Liman. Kirburn. En Fløjtetønde er udlagt ved Yderenden af Grunden ud for Kirburn.

Sorte Hav. Gagri. Ved Sanatoriet 2 Kml. NV. for Gagri er tændt to røde, faste Ledefyr c. 1/2 Kbl. N. 26° Ø. og S. 26° V. fra hinanden. Flammens Højde: 29 og 45 Fod. Synsviddens: 7 Kml. De lyse over en Vinkel af 55° paa hver Side af Fyrinien. Hvide, 20 Fod høje Fyrpæle. 43° 18', 10 N. Br. 40° 7' 15" Ø. Lgd.

Omtrent 1 Kml. SØ. for disse er tændt to grønne, faste Fyr, der, naar de komme overet i N. 72° V. og S. 72° Ø., angiver Stedet, hvor Smaaskibene skulle ankre.

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

Røde Hav. Farvandet til Djedda. Baaken paa Shah bel Kebir, paa 21° 40' 15" N. Br. 38° 49' 45" Ø. Lgd., bestaar af en sort Pæl med hvidt Ballon. Baaken paa Djedda Red, N. for Middle Gateway, er rød med Ballon. Begge ses paa 8 Kml. Afstand. Round Mountain er ikke kendelig.

Bay of Bengal. Arakan River. Oyster Reef. En rød, 32 Fod høj Baake med Ballon er i 3 Fv. Vand opført paa Ø.-Siden af Oyster Reef, 9 1/2 Kml. S. 38° Ø. fra Oyster Island Fyr. 20° 5' N. Br. 92° 39' Ø. Lgd. Da Revet strækker sig ud V. og S. for Baaken, skal man gaa rigelig uden om Baaken.

Den sorte Spidstønde ved Revet er inddragen.

Preparis North Channel. Alguada Reef. Alguada Reef Fyr er tændt den 1ste April 1902 og viser hvidt Et-Blink hver 10 Sekunder, Blink 9/10s., Mærke 9 2/10 s.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde. Nemesisbank. Ved Nemesisbank skal den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Kors ombyttes med en rød og sort vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10s., Mærke 10s. Synsviddens: 6 Kml. 2° 52' 45" S. Br. 105° 59' 7" Ø. Lgd.

Palembang Rivier. N. for Øen Pajoeng skal den røde Spidstønde, hvorfra vises rødt, fast Fyr, ombyttes med en Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 10s., Mærke 10s. Synsviddens: 6 Kml. 2° 21' 15" S. Br. 104° 55' 10" Ø. Lgd.

Japan. Yesso S.-Kyst. Fukuyama Bay. Paa Fukushima Red i Fukuyama Bay ere følgende Grunde fundne: En 16 Fods Klippe 3 1/2 Kml. N. 32° Ø. fra Shirakami Zaki Fyr. En 9 Fods Klippe 4 1/2 Kbl. N. 34° Ø. fra den foregaaende; indtil 1 Kbl. Ø. for den er der kun 28 Fod Vand. En 27 Fods Klippe 3 1/2 Kbl. S. 1° V. fra Fukuyama Fyr.

Yesso N.-Kyst. En japanesisk Damper har stødt paa en Klippe ved Yesso N.-Kyst. 45° 20' 45" N. Br. c. 142° 22' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Argentina, Pernambuco, Manilla og Hongkong ere erklærede for pestsmittede.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. Maj 1902.

Dampskibs Aktier.		Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			89 3/4	90
Danmark			69	70
Norden			98 3/4	99 1/4
Kjøbenhavn			84 1/2	84 3/4
Carl			39 3/4	40 3/4
Dannebrog	82 1/2		82 1/4	83
Skjold			54	54 1/2
Urania			41	41 1/2
Union			89	89 3/4
Dampsk. af 1896			82	84
Østasiatiske	98		97 3/4	98
Østersøen			100 1/2	102
Nordsøen			45	50
Torm	85		78	87
Vesterhavet			—	—
Gorm			80	—
Inga	84	83 1/2	83 1/2	84
Cimbria			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	70
Dansk-russisk Dampsk.			—	—
Hejmdal			93	93 1/2
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			99	102
5% — — — — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3 1/2% uopsig. Stats			99	99 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.			89 3/4	89 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.			91 1/4	92
4% — — — 2. Serie ..			97	97 1/4
4% — — — 1. — ..			99	100
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.			91 1/2	91 3/4
4% — — — 6 — — —	97		97	97 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — — —			91 1/2	92
Aktier.				
Nationalbank			143	145
Privatbank			118 3/4	119
Landmandsbank			120 3/4	121
Handelsbank			120 1/4	121 1/4
Grundejerbank			105 1/2	106 1/2
Burm. & Wain			78	78 1/4
Helsingørsk Jærnsk.			73 1/2	75 1/2
Sukkerfabr.			111 3/4	112
Bryggeri Aktier	105 1/2	3/4	105 1/2	105 3/4

Vekselkurser d. 27. Maj 1902.

	åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.21	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 27. Maj 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 8/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.90
5% Rumænske Stats	96.60
4% — — — 1890	82.70

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

„Norden“ 4,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 12,000, „Union“ 2,000, „Østasiatiske“ 16,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Dampskibs-Auktion.

Tirsdagen den 17. Juni d. A. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftm. sælges, hvis ikke Salg underhaanden har fundet Sted forinden, i Værelse No. 4 i Børs hallen i Hamburg ved offentlig Auktion til den Højst-
bydende tysk Jærn-Skruedamper

„Euclid“

med Inventar og Tilbehør, som den henligger til Eftersyn i herværende Havn. Damperen er bygget 1877 under Lloyds særlige Tilsyn af d'Herr. Hall, Russell & Co. i Aberdeen og maaler 1,559 Brutto-, 960 Netto Reg. Tons; Laster c. 1,800 Tons inkl. Bunker ved c. 20' 8" Dyb gaaende. Dimensioner: 276' x 32' 8" x 19' 1" (24' 5"). Compound-Maskine, ligeledes bygget 1877, er installeret midtskibs. Cylinder 26"–58", Slaglængde 39", H. K. 175 nom., Fart c. 9 Knob med c. 13 Tons Kulforbrug.

For c. 1 $\frac{1}{2}$ Aar siden er Damperen, med en Bekostning af over Lst. 8,000, grundig overhalet og repareret. Nærmere Oplysninger faas hos

Skibsmægler **August Bolten,**
Wm. Millers Nf., **Hamburg.**

Skib til Salg.

Jagt „Venus“, dr. 14 $\frac{1}{2}$ Nett. Reg., bygget 1893, Eg paa Klink, laster 800 Centner, passer udmærket til Stenfiskeri, er billig til Salg.

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Øhlenschlægersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30, Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres.
Telefon 137.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis Hotel Royal i Vejle. 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 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1902.

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

Jagt „Martha“,

17 $\frac{53}{100}$ Tons, ligger til Salg i Svendborg Havn. Kan købes billig. Ejer: **N. Poulsen, Kjerteminde.**

Lauritz Andersen & Co., Odense.

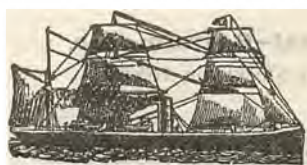
Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsøns Effgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Althas.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.
L. Petersen.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

J. Melander,
Blikkenelager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Skibsbygger
Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

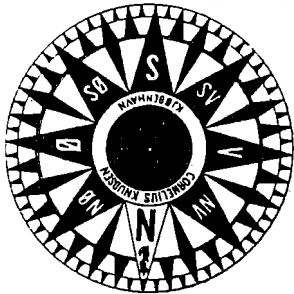
Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Cornelius Knudsens Etabl.,

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



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaaler.
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 Dybdemaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

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

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

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

Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

Etabl. 1797.

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr.: *Heckshers.*

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.

Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Telegramadr.:

„Smithans,
St. Petersborg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:

„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersborg, Rusland.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faasaa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Iseukram-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskibe til billigste
Priser.

Reparation udføres omhygge-
ligt.

Joh. Føn's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Den internationale Søfarts-Kongres i Kjøbenhavn 1902.

L'Association internationale de la Marine afholder sin aarlige Kongres i Kjøbenhavn i Dagene fra Onsdag den 9. til Mandag den 14. Juli (inkl.) under Forsæde af sin Præsident, Hr. J. Charles Roux.

Møderne afholdes i det danske Landstings Lokaler.

Forhandlingerne aabnes med en Højtidelighed Onsdag den 9. Kl. 10 Form. Diskussionsmøder afholdes Onsdag den 9. Kl. 2; Torsdag den 10. Kl. 10; Fredag den 11. Kl. 10 og Kl. 2; Lørdag den 12. Kl. 10; Slutningsmødet finder Sted Mandag den 14. Kl. 10.

Forhandlingsæmnerne ere: I. **Meteorologi** (med særlig Henblik til Søfarten, Jordmagnetisme). II. **Søterritoriet**. III. **Havfiskeriet** („Prinsesse Alice“s sidste Undersøgelser; Dampfiskeri, Trawling; Fiskerifartøjers Lanterneføring; Foranstaltninger til at hævme Salg af Spiritus til Fiskere; Fiskeriets Historie i de nordlige Have m. m.). IV. **Spørgsmaalet om en international diplomatisk Søfartskonference**. **Union Maritime**. **Det permanente internationale Søfartsbureau**. (Rorkommando, Lanterneføring; Skibsmaaling; Ladelinie; Synsprøve; Signalvæsen; internationale Karantæneforhold; Telegrafering og Telefonering uden Traad m. m.). V. **Bassiner til Forsøg over Vandets Modstandskraft mod Skibsskrog**. VI. **Foranstaltninger til Sikring af Skibes Synkefrihed**. VII. **Forbedring og Udstyring af Havne**.

Under Forhandlingerne benyttes det franske, engelske, tyske og danske (svenske og norske) Sprog. Tolke i de forskellige Sprog ville være til Stede.

Afhandlingerne over de ovennævnte Æmner ville endnu kunne modtages inden den 15. Juni, men maa indsendes paa fransk, engelsk eller tysk. Afhandlingerne over andre Æmner vedrørende Søfarten, og som have en international Karakter, ville ogsaa kunne modtages efter Komiteens Skøn. Opfindelser vedrørende Detailler ved Skibes eller Skibsmaskinernes Konstruktion eller Udrustning ville ikke kunne foredrages paa Kongressen, men Tegninger eller Modeller til saadanne ville kunne udstilles i Kongressens Lokaler efter Komiteens Skøn.

Alle Afhandlingerne ville foreligge trykte ved Kongressens Aabning; de ville ikke blive oplæste, men Møderne ville udelukkende blive anvendte til Diskussion over Afhandlingerne samt over de Resolutioner, som maatte blive foreslaaede.

Til Adspredelse og Oplysning for Kongressens Medlemmer ville følgende Udflugter og selskabelige Sammenkomster efter Indbydelse af den lokale Komite finde Sted: Tirsdag den 8. Juli Kl. 9 Efterm. en tvangfri Sammenkomst i Koncertpalæets Lokaler. — Torsdag den 10. Juli Kl. 2 Besøg i Kjøbenhavns Frihavn; eventuelt Afgang derfra med en Dampfærge til Helsingør; Middag paa Marienlyst. — Fredag den 11. Juli Aften Fest i Tivoli. — Søndag den 13. Juli Kl. 7 Efterm. Fæstmiddag paa den kgl. Skydebane i Kjøbenhavn.

Kontingenter for Deltagelse i Kongressen, som ogsaa indbefatter Deltagelse i ovennævnte Festligheder, er for en enkelt Person (Herre eller Dame) 15 Kr.; for Aktieselskaber, Foreninger og Institutioner 40 Kr., hvorved sidstnævnte erholde Ret til at være repræsenterede af tre Medlemmer.

Man er herved med det samme Medlem af Associationen for indeværende Aar og har Ret til at deltage i Diskussionen under Kongressen samt til at erholde alle Publikationer.

Indmeldelser, indeholdende fuldt Navn, Stilling o. s. v., ledsagede af de angivne Beløb, modtages indtil den 15. Juni af Hr. Kommander Mü n t e r, Upsalagade 26, Kjøbenhavn Ø.

Medlemskort ville derefter blive tilsendte. Disse Kort give Lettelser paa de fleste udenlandske Jærnbaner samt paa herværende Hoteller, om hvilket Oplysning senere vil blive tilstillet.

Komiteen til Modtagelse af Kongressen vil aabne et Bureau i Rigsdagens Lokale fra den 1. Juli.

Formanden for Modtagelses-Komiteen

V. Oldenburg,
Kjøbenhavns Overpræsident.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor: Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

LANDMANDSBANKEN

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

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Aluminiumforbindelse, og det eneste Mittel, som gør Støvlerne absolut vandtætte og dobbelt saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

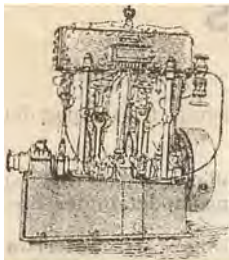
P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin- arbejde **solidt og billigt.**

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.) Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hrr. Skibsførere og Maskinmestre
med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer,
Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres,
ligesom alle Slags Metallegeringer.
Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 29. Maj 1902. — Paasejlingssag. — Højesteretsdom. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Fragtmarkedet. — Literatur. — Verdens største Sejlskib. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4839.

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

H. Steensen

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 23.

Kjøbenhavn, Torsdag den 5. Juni 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. L A U B.
St. Kongensgade 24.

DANSK FÆRVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFFT. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

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

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

John Hirtzes Linke

Dampskibs-Auktion.
Tirsdagen den 17. Juni d. A. Kl. 2½ Eftm. sælges, hvis ikke
Salg underhaanden har fundet Sted forinden, i Værelse No.
4 i Børshallen i Hamburg ved offentlig Auktion til den Højt-
bydende tysk Jærn-Skruedamper
„Euclid“
med Inventar og Tilbehold, som den henligger til Eftersyn i
herværende Havn. Damperen er bygget 1877 under Lloyds
særlige Tilsyn af d'Hrr. Hall, Russell & Co. i Aberdeen og
maaler 1,569 Brutto-, 960 Netto Reg.-Tons; Laster c. 1,800
Tons inkl. Bunker ved c. 20' 8" Dybgaaende. Dimensioner:
276' × 32' 8" × 19' 1" (24' 5"). Compound-Maskine, ligeledes
bygget 1877, er installeret midtskibs. Cylinder 26"-58",
Slaglængde 39", H. K. 175 nom., Fart c. 9 Knob med c. 13
Tons Kulforbrug.
For c. 1½ Aar siden er Damperen, med en Be-
kostning af over **Lst. 8,000**, grundig overhalet og repareret.
Nærmere Oplysninger faas hos
Skibsmægler **August Bolten,**
Wm. Millers Nf., **Hamburg.**

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. Kjøbenhavn.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.

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: See-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.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

De Danske Svineslagteriernes Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte

SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

gøgt, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
København, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine } og Overhedere

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Kjøbenhavn, d. 5. Juni 1902.

Hamburg-Amerika Linjen har til sine Aktionærer udsendt et Cirkulære om nogle Enkeltheder i Overenskomsten mellem dette Selskab og Norddeutsche Lloyd paa den ene Side og den ny transatlantiske Dampskibsring paa den anden. Det fremgaar heraf, at de tyske Selskaber til det nydannede Syndikat skal betale den Del af deres Dividende, der svarer til 25 pCt. af Aktiekapitalen, og at Syndikatet til Selskaberne skal betale 6 pCt. af samme Beløb. Syndikatets Skibe maa ikke anløbe tyske Havne, og de to tyske Selskaber indgaar paa visse Indskrænkninger i Samkvemmet med engelske Havne. Disse Selskaber deltager med indtil en Tredjedel ved Nyoprettelser eller Udvidelser af Syndikatets Linjer og omvendt. Trafiken med Kahytspassagerer over Nordatlantehavet reguleres ved særlig Overenskomst, medens Overenskomsten vedrørende Mellem-dækspassagererne bestaar uforandret. Om Fragtforretningen er foreløbig ikke paatænkt nogen Overenskomst. I Tilfælde af Krig mellem Tyskland og Amerika eller England træder Overenskomsten ud af Kraft. Trafiken fra New York til Østasien og Vestindien overlades til Hamburg-Amerika Linjen.

I Tyskland er man gennemgaaende tilfreds med den Stilling til den store Dampskibsring, som de tyske Selskaber har opnaaet, og i hvert Fald tilsyneladende har de jo ogsaa bevaret deres fulde Uafhængighed. I England er Anskuelserne om Ringens Betydning, særlig for den engelske Skibsfart, stadig meget delte. Om den Rolle, den menes at ville komme til at spille for Passagertrafiken, skriver „Fairplay“:

„Der kan ikke være Tvivl om, at en eller anden Omvæltning vil komme. Den amerikanske Ring har erhvervet et Antal Skibe, der ikke svarer til Nutidens Fordringer, og der sikkert vil være ganske forældede om to eller tre Aar. Hvad vil da ske? Passagertrafiken vil antagelig undergaa en gennemgribende Omvæltning, baade med Hensyn til Rute og Arten af Skibe, der anvendes. Fremtidens transatlantiske Passagerdamper vil blive en Baad med 25 Knobs Fart, maaske en Turbinedamper, der slet ikke medfører Last. Dens Havn i Evropa vil, i Stedet for Liverpool eller Southampton, blive Dover, der i Løbet af 2—3 Aar vil blive en af Verdens bedste Havne. Denne Havn, med 2 Timers Rejse fra London, vil have overordentlig gunstige Betingelser for den kontinentale Passagertrafik, som den vil trække til sig. Varetrafiken vil gaa over Liverpool eller andre Havne som nu; men de hurtigløbende Færges, som Passagerfartøjerne nærmest vil blive, vil benytte den bekvemteste Havn for alle Nationers Rejsende. Hvem vil starte disse Baade? Det er i Virkeligheden Spørgsmaalet. De Baade, der fører baade Last og Passagerer, er ude af Kurs og vil ikke længer kunne betale sig.“

I det engelske Underhus har der i disse Dage været ført en stor Debat om Skibsfartens Forhold, og det vrimler i Parlamentet med Forslag, der tilsigter at værne om den britiske Skibsfarts ledende Stilling. Man foreslaar at lette den for alle de Byrder, der hviler paa den, at nægte Skibe Optagelse i det britiske Skibsregister, naar ikke mindst $\frac{2}{3}$ af Parthaverne repræsenterende mindst $\frac{2}{3}$ af Kapitalen, er britiske Undersaatter, at Postsubventioner kun skal gives til britiske Skibe, og at Farten mellem England og Kolonierne skal forbeholdes britiske Skibe m. m. Foreløbig besluttede Underhuset, at den Kommission, der har undersøgt den Betydning, fremmede Regeringers Subventioner til deres Skibsfart har for den britiske Skibsfart, skal genoptage sin Virksomhed.

Af de af det norske statistiske Bureau udgivne Opgaver fremgaar det, ifølge „Norg. Sjøft.“, at Norges Handelsflaade ved Udgangen af 1901 bestod af 5,326 Træskibe paa 752,000 Reg.-Tons og 192 Staal- og Jærn-Sejlskibe paa 190,400 Reg.-Tons eller tilsammen 5,518 Sejlskibe paa 942,400 Reg.-Tons. Dampskibenes Antal var 1,218 paa ialt 524,600 Tons, hvoraf 1,073 Jærn- og Staaldampskibe paa 498,800 Tons og 145 Trædampskibe paa 25,800 Tons, et samlet Antal af Damp- og Sejlskibe af 6,736 Skibe paa ialt 1,467,000 Tons.

Ved Udgangen af 1900 bestod Norges Handelsflaade af 1,171 Dampskibe paa 505,443 Tons og 5,642 Sejlskibe paa 1,002,675 Tons, et samlet Antal Damp- og Sejlskibe af 6,813 Skibe paa 1,508,118 Tons. Man ser saaledes, at Skibenes Antal ved Udgangen af 1901 er 77 mindre end ved Udgangen af 1900, medens Tonnagen er gaaet ned med 41,000 Tons. Denne Formindskelse falder udelukkende paa Sejlskibene med 124 Skibe paa 60,300 Tons, medens Dampskibenes Antal er forøget med 47 Skibe paa 19,200 Tons.

Af denne Flaade har der i 1900 været beskæftiget i Udenrigsfart 703 Dampskibe og 2,826 Sejlskibe paa tilsammen 1,419,810 Tons. I samme Tid udgjorde den opsejlede Bruttofragt 143,911,400 Kr.

Til Sammenligning kan anføres, at Bruttofragten i 1896 udgjorde 102,533,400 Kr., i 1897 109,131,700 Kr., i 1898 114,920,400 Kr. og i 1899 129,210,000 Kr. Man vil heraf se, at der i de sidste 5 Aar har været en stadig Stigning i den opsejlede Bruttofragt. Sammenlignes 1900 med det foregaaende Aar er Stigningen 14,700,000 Kr., og af denne falder 400,000 Kr. paa Sejlskibene og 14,300,000 Kr. paa Dampskibene.

I Gibraltar har der i lang Tid været almindelig Strejke blandt Havnearbejderne, og Trafiken paa Havnen, der jo søges meget for Kulforsyning, har herved lidt betydeligt Afbræk. Arbejdsgiverne har imidlertid ydet kraftig Modstand, og Strejken synes nu at være sin Afslutning nær. Fagforeningernes Ledere har erklæret sig rede til ubetinget at gaa ind paa de af Arbejdsgiverne opstillede Betingelser for Arbejdets Genoptagelse. De forlanger imidlertid, at disse skal officielt anerkende Fagforeningerne. Dette nægter Arbejdsgiverne; de anerkender Folkenes Ret til at være i Fagforeninger eller ikke, som de har Lyst til, men de vil ikke forhandle med Fagforeningerne. Uden Tvivl vil Arbejdsgiverne med det første sejre paa dette Program.

Hamburg er, skriver „Fairplay“, i Færd med at gøre et nyt Skridt til Opfyldelse af Byens Forpligtelser mod dens stedse voksende Skibsfart, idet den vil tilvejebringe et tilstrækkelig dybt Løb op til sin Havn. De Kæmpedampere, der nu løber over Atlanterhavet og bidrager saa meget til Hamburgs Fordel og Anseelse, er ikke i Stand til bekvemt at kunne benytte Elben, som den nu er. De maa næsten altid losse en stor Del af deres Ladning i Lægtene paa Floden ved Bruns-hausen og maa ogsaa ofte der supplere deres Last paa samme Maade. Som Regel gaar de store og hurtige Dampere ikke længere op ad Floden end til Bruns-hausen, og selv da tager de ofte Grunden og staar fast en kort Tid. For Autoriteterne i Hamburg har det derfor været vanskeligt at holde Besejlingsforholdene paa Højde med de Fremskridt, der gøres paa dette Omraade. Siden 1897 er den vigtigste Del af Sejllobet ved Hamburg bleven reguleret og med gode Resultater. Men dette er kun Begyndelsen til det omfattende Arbejde,

der gaar ud paa at sætte andre Dele af Floden, dem ud imod Havet, i Stand til at tilfredsstille den moderne Søtraffiks Fordringer. Det næste Arbejde er Forbedringen af den Del af Løbet, der ligger mellem Neumühlen og Lühersand, og hertil er Forberedelserne allerede trufne. Der vil blive en Vanddybde af c. 31 Fod ved Middelhøjvande i et Løb af c. 218 Yards Bredde. Skibe af Middelsstørrelse vil kunne benytte det, ogsaa naar der ikke er Højvande, og store Skibe med 28—29 Fods Dybgaaende vil kunne passere det med fuld Last. Disse Arbejder antages at ville vare c. 3 Aar og at ville koste c. 6 $\frac{1}{2}$ Mill. Mark.

I England er dannet et Selskab med en Kapital af 25,000 Lst., der vil blive suppleret med et andet med langt større Kapital, og hvis Opgave vil være at forsyne Londons Havn med Kajer, Lade- og Lossepladser m. v. for de største Skibe, der fordrer at kunne blive lastede og lossede meget hurtigt.

I Handelens og Skidsfartens Interesse har De danske Kulimportørers Association i Forbindelse med de kjøbenhavnske Mæglere udarbejdet ny tidsvarende Dampskibs-Certepartier, som fremtidig vil danne Grundlaget for alle Fragtslutninger for Kul fra Østkysten af Storbritannien.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Kaptajn H. P. Berg fortjener Tak for at have rejst det for den danske Navigatørstand og for den danske Skibsfart saa vigtige Spørgsmaal om vore Navigatørers Uddannelse. Selv om man ikke kan dele alle de af ham fremsatte Anskuelser, saa maa man være enig med ham i, at vor Navigationsundervisning ikke for Tiden er ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade, og at det vil være nødvendigt at gøre den bedre og mere betryggende, om vi ikke paa dette Omraade skal sejles agterud. De Artikler, Kaptajn Berg har skrevet, burde være Signalet til, at de af ham fremdragne Spørgsmaal gjordes til Genstand for en indgaaende Meningsudveksling, saaledes at man fik at vide, hvad de, der er interesserede i dem, altsaa nærmest de danske Navigatører og de, der leder vore Navigationsskoler, mener om dem. En saadan alsidig Drøftelse, til hvilken „Dansk Søfartstidende“ sikkert vilde give Plads, vilde faa stor Betydning for Spørgsmaalets Forstaaelse og vilde være det første Skridt henimod en bedre Ordning.

Hr. Berg fælder en skarp Dom over den bestaaende Ordning og særlig over dens Resultater, naar han siger, at mange af de fra Navigationsskolerne udgaaede Navigatører savner baade Ævne og Modenhed til at udfylde de Stillinger, de skal overtage. Denne Dom er vistnok for skarp, naar man kun tænker paa deres Uddannelse som Navigatører, thi vore Skibsførere og Styrmande staa dog sikkert i denne Retning paa Højde med et hvilket-somhelst andet Lands og er dertil i Besiddelse af medfødte Sømandsegenskaber, som man ikke finder overalt. Derimod har Hr. Berg Ret, naar Talen er om vore Navigatørers mere almindelige Uddannelse, deres teoretiske Uddannelse, og som Tiden udvikler sig, maa der jo

lægges en ganske anden Vægt paa denne end i gamle Dage. Og her pøger Hr. Berg paa en Fejl ved den nuværende Ordning, der nødvendigvis maa afhjælpes, nemlig at de unge Navigatører i 7—8 Aar fra deres 14de Aar at regne kun kan tænke paa deres praktiske Uddannelse og, naar de saa skal til at erhverve teoretiske Kundskaber, har glemt den Smule, de lærte i Skolen, og har mistet en god Del af Ævnen til at tilegne sig boglig Kundskab. Dette maa nødvendigvis føre til Styrmandsksamens Deling i to mere selvstændige og ved praktisk Arbejde adskilte Dele. I det hele er det meningsløst kun at have én Klasse af uddannede Navigatører; som overalt i Livet er nogle skabte til at naa langt frem, op i de første Stillinger, andre til at stoppe op ved en eller anden Station paa Mellemvejen; derfor bør nogle have den bedste og længste Uddannelse, andre den kortere, der giver Adgang til de mindre Stillinger; kun naar der kommer en saadan Adskillelse, kan vi faa en Ordning, der kan sikre alle Navigatører den Uddannelse, de har Brug for.

At Uddannelsen af vore Navigatører altsaa ikke er tilfredsstillende, ligger efter min Mening mest i den bestaaende Ordning, i hvert Fald først i anden Række i Navigationsskolernes Undervisning, til hvilken jeg ikke har fornødent Kendskab til at tale om den. Hr. Berg ser nu i Statsskolen Lægemidlet mod alle Onder. Jeg er her for saa vidt enig med ham, som en samlet, af Staten ledet Undervisning vilde sikre vore Navigatører en ensartet Uddannelse og vilde afgive en Garanti for, at den blev god. En Statsskole vilde ogsaa være i Stand til at skaffe vore Navigatører den almene Uddannelse, de har Krav paa, og som de for Tiden meget langt fra modtager i tilstrækkelig Grad. Men Statsskolen har ogsaa sine Skyggesider, som Hr. Berg ikke ser. Ved vore nuværende Navigationsskoler lever de unge Sømand i deres Uddannelsestid midt i en Sømandsbefolkning; de vokser sammen med denne, og mange af dens bedste Egenskaber bibringes dem. Statsskolen kunde næppe, som Hr. Berg mener, lægges „hvor som helst i Landet“, men vilde sikkert blive lagt i Kjøbenhavn, hvad ogsaa af mange Grunde var rimeligst. Men den Tid, de unge Sømand tilbragte paa en saadan Statsskole, vilde løsrive dem fra Forbindelsen med Sømandsbefolkningen, og de vilde miste alle de Goder, denne Forbindelse giver dem. Desuden rummer det i mange Henseender Farer, i den unge Alder at blive puttet ind paa en saadan stor Skole i en stor By.

Dette er den ene Side af Sagen, som Hr. Berg ikke har fremdraget, men som ogsaa fortjener at tages i Betragtning. For mig staaer det saaledes, at meget taler for og meget imod Statsskolen. Men lad os faa en Diskussion om hele det store Spørgsmaal om vore Navigatørers Uddannelse; den vil nok bidrage til at klare baade det, jeg her har fremdraget, og alt det andet.

Sv.

Efter at have gengivet ovenstaaende Indlæg, som vi haaber vil blive efterfulgte af flere, meddeler vi efter „Norges Sjøfartst.“ Indledningen til en Betænkning, der nylig er afgiven af en Kommission, der forbereder en Reform af den norske Navigationsundervisning. Den norske Kommissions Udtalelser vil læses med Interesse ogsaa her i Danmark.

Kommissionen bemærker, at de nuværende Love byder utilstrækkelig Garanti for, at Staten kan være sikker paa, at visse Fordringer tilfredsstilles af den Befalhavende, og anfører som Støtte herfor, at Aspiranten efter kun nogle Maaneders Søfart tager sin Eksamen, jo hurtigere des bedre, hvilket vil sige med saa overfladiske Kundskaber som muligt, hvorefter han har mange Aar

foran sig til at glemme det lærte i, forinden han kan blive Styrmand.

For at holde Skridt med Udviklingen, er det ikke nok, at Rederne søger at holde Materiellet paa Højde med Tiden, men der maa ogsaa være et Personel paa samme Højde. Kundskab er let at bære, og den vil aldrig kunne skade et sundt Menneske, men jo grundigere den er taget ind, desto større Nytte vil man have af den.

Der maa i Tide sørges for, at vor store Handelsfaade ikke gaar i Læ af de større konkurrerende Magters.

Sent eller tidlig bliver man nødt til at erkende, at man ikke kan vedblive at leve paa andres anerkendte Dygtighed, og at ny Tider stiller ny Krav.

Nutidens Skibsførere maa besidde praktisk Dygtighed og teoretisk Kundskab, tilstrækkeligt til at kunne hævde deres Autoritet om Bord og til at bringe Skibets Driftsudgifter ned til det mindst mulige. I det hele taget maa der visse Forudsætninger til, for at kunne hævde en Befalingsmands Stilling om Bord. Dette er ogsaa almindelig anerkendt, men det er i Maaden, hvorpaa disse Egenskaber søges erhvervede, at Norge adskiller sig saa meget fra de andre søfarende Nationer.

I England maa Aspiranten for at kunne løse Certifikat for Førerstilling:

- 1) fare 4 Aar til Søs og derefter underkaste sig 2den Styrmandseksamen,
- 2) derefter fare 1 Aar til Søs i ikke lavere Grad end 4de Styrmand, med egen Vagt, og derefter underkaste sig Styrmandseksamen,
- 3) derefter fare til Søs som første Styrmand og derefter underkaste sig Skippereksamen.

I Tyskland maa han:

- 1) fare til Søs i 45 Maaneder og derefter underkaste sig Styrmandseksamen,
- 2) derefter fare til Søs som Styrmand i 24 Maaneder og saa underkaste sig Skippereksamen.

I Norge maa han:

fare 6 Maaneder til Søs og kan saa tage den Eksamen, der berettiger til at løse Skippercifikat efter Erhvervelsen af Styrmandspatent og en Fartstid af 15 Maaneder, hvoraf 6 Maaneder som 1ste Styrmand.

Af ovenstaaende fremgaar, at man i England og Tyskland ikke lader Eleven begynde sin teoretiske Undervisning, før han har samlet en Del praktisk Erfaring som Sømand. Siden gaar den teoretiske og praktiske Uddannelse Haand i Haand, hvorved den rent teoretiske Undervisning modtages og udnyttes praktisk. Vi derimod lader Eleven faa hele sit teoretiske Grundlag for Fremtiden, før han er moden til at modtage det, hvorfor det ogsaa har let for at blive siddende som ren Teori, der for en stor Del er glemt, naar den skal bruges.

At de tidligere nævnte søfarende Nationers Fremgangsmaade er meget heldigere end vor, vil vel næppe nogen benægte, og for at opnaa samme Resultat, maa vi altsaa have længere Fartstid, før Elevens Skoleundervisning begynder, og to tvungne Eksaminer med mellemliggende Fartstid som Befalingsmand.

I Anledning af Hr. Kaptajn H. P. Bergs Artikler her i Bladet om vor Navigationsundervisning har vi yderligere modtaget nedenstaaende Indlæg:

I dette Blads Nr. 19 og 20 d. A. er der fremhævet en Del Mangler ved vore Navigationskoler. Endskønt det kan have stor Betydning, at Skibsførere paa større

Skibe er i Besiddelse af mere teoretisk Uddannelse end den, der fordres ved Afgang fra Navigationsskolen, saa formener jeg dog, at vore Navigationsskolers Ledelse er i de bedste Hænder, og at Undervisningen der er fuldt ud lige saa grundig som f. Eks i England. At Skolerne er spredte over hele Landet er en stor Lettelse for den uformuende Sømand, særlig med Hensyn til Ophold i den Tid, han besøger Skolen.

Den begavede Sømand, der trakter efter at opnaa de højere Stillinger, burde ved privat Undervisning søge at forøge sine Kundskaber og tillige tilegne sig den Dannelse, som der nuomstunder lægges Vægt paa, uden dog at forsømme sin Uddannelse i praktisk Sømandsskab og Aandsnærværelse, thi derved kan ogsaa spares store Summer for Assurandører og Redere.

Desuden burde Søfolk vistnok ogsaa aflægge en Høreprøve i Lighed med den nu lovbestemte Synsprøve, da Lydsignaler, særlig i Taage og lignende, stadig bliver skærpede, og i Søjretsdomme hører man saa ofte afvigende Forklaringer med Hensyn til Lydsignaler, hvilket maa antages til Dels at skyldes daarlig Høreærvne.

—S—

I „Dansk Søfartstidende“ af 8. Maj findes en Artikel, der omtaler Navigationsundervisningen paa vore Skoler. Indsenderen, Kaptajn H. P. Berg, mener, at den ikke er, som den burde være, ja giver den endog-saa Skylden for, at Assurandørerne og Rederne derigennem taber mange Penge imellem Aar og Dag. Hvorvidt han har Ret heri, kan jeg ikke sige noget om; i hvert Fald mener jeg ikke, at det vilde hjælpe i den Retning, selv om Skolerne lavedes om til Statsskoler. Tiden, der fordres for at faa den Uddannelse, der nu forlanges, er allerede lang nok, men den burde fordeles saaledes, at der kom Sejlads mellem 1ste og 2den Del; Eleverne vilde da i Mellemtiden kunne samle saavel praktiske som teoretiske Kundskaber og være mere modne, før de gik ud som 1ste Styrmand eller blev Skibsførere.

Det er dog efter min ringe Mening ikke Navigationsundervisningen, enten den ordnes paa den ene eller den anden Maade, der vil hæmme eller fremme vor Søfarts Udvikling; som Forholdene nu tegner til at udvikle sig, i hvert Fald for Dampskibenes Vedkommende, og da især Rutebaadene, vil de tvinge Skibene ind under andet Flag; efter nogle faa Aars Forløb har vi maaske nogle faa Dampskibe og en Del Sejlskibe under dansk Flag; det vil maaske gaa ligesom i Belgien, f. Eks. i Antwerpen; man ser der alle mulige Flag, kun sjældent det belgiske. Der gøres for Tiden store Anstrengelser for at hæve Skibsfarten overalt i andre Lande, kun ikke i vort Land, i hvert Fald ikke for at faa Skibe under dansk Flag, og der kan jo være vægtige Grunde, som tvinger Folk til at gaa frem paa denne Maade, for i det hele taget at kunne faa noget fremmet. Det er disse forskellige Ting, der sikkert nok vil hæmme Skibsfartens Udvikling i Danmark, langt mere end Navigationsundervisningen, som den nu er ordnet; netop ved at Skolerne er private og derved konkurrerer med hinanden, bliver de nødt til at gøre, hvad de kan, for at Uddannelsen kan blive saa grundig og tilfredsstillende, som den efter Elevernes Ævner og Flid kan blive i den kortest mulige Tid. At Stranding eller Forlis eller Havarier er opstaaede eller fremkomne ved mangelfuld Undervisning paa Navigationsskolerne, vil vistnok være vanskeligt at bevise; derimod kunde der maaske nok i flere Tilfælde være vundet Tid og derved Penge, om Navigatørerne havde været mere dygtige til at tage Observationer, saael ved Dag som om Natten, og det er netop den

Slags Ting, som burde læres eller indøves, saavel i Skolerne som paa Skibene, saa grundigt som muligt.

Fanø Sømandsskole, i Maj 1902.

P. H. Clausen.

„Georg Stage“.

Vi har modtaget Virksomheds-Beretning for Stiftelsen „Georg Stages Minde“ for 1901. Det fremgaar af denne, at Skoleskibet „Georg Stage“ som sædvanlig har været udsendt paa et 5 Maaneders Togt, der forløb uden Uheld. Skibet er i udmærket Stand og vedligeholdes saa omhyggeligt, at det under almindelige Forhold vil holde ud i mange Aar. Af de 117 Drengene, der ansøgte om at komme med Skibet, valgtes de 80, der havde de bedste anbefalinger; til saadanne tages der ved Valget af Drengene overvejende Hensyn, mindre til Formuenhed og Ævner til selv at udstyre sig, idet Stiftelsen er bleven mere og mere i Stand til at kunne hjælpe dygtige og uformuende Elever til fri Ekvipering. 10 af Eleverne fik frit Tøj, 23 fik det for halv Pris. 27 af Eleverne var fra Kjøbenhavn, 28 fra Østifterne, 24 fra Jylland og 1 fra Slesvig. Af Eleverne var 8 Sønner af Skibsførere, Styrmand og Fiskere. Skibet førtes af Premierløjtnant Saabye, Besætningen bestod af 1ste Styrmand C. Myhre, 2den Styrmand A. Nielsen, en Maskinmester, en Underkanoner og Lærer, en Kok og fire Styrmandselever. Skibet har først sejlet i Sundet, derefter et Kryds Sjælland rundt, et Togt i Østersøen, under hvilket den sædvanlige kombinerede Øvelse med det bornholmske Redningsvæsen foretoges ved Svaneke, og endelig et Nordstøgt, under hvilket Leith og Edinburgh besøgtes og paa Hjemvejen Arendal. Den aarlige Kaproningsfest, ved hvilken Fru Stage var om Bord og uddelte Præmier, afholdtes ved Skovshoved. Togtet afsluttedes d. 13. September. Skibet havde været under Sejl c. 1,200 Timer, under Damp c. 100 Timer. Karakterlisten udviser, at 14 Elever var „udmærkede“, 48 „meget gode“ og 15 „jævne“. — Beretningen minder om afdøde C. F. Tietgens Fortjenester af Stiftelsen.

Vanskeligheden ved at skaffe Eleverne Hyre sydpaa med gode Sejlskibe er vokset i de nuværende, for Skibsfarten saa daarlige Tider. En Styrmand sendtes til Hamburg med 6 af de største og dygtigste Elever, der overalt vilde kunne gøre udmærket Fyldst som Ungmænd, men de kunde ikke anbringes. De blev saa sendte til Liverpool, hvorhen forinden var sendt 22 af de bedste Elever, og det lykkedes den danske Vicekonsul derovre, Hr. Berggreen, at faa dem alle forhyrede, naturligvis ikke alle med gode sydgaaende Sejlskibe, idet en Del maatte tage kortere Ture. Stiftelsen hjælper de flinkere, fattige Elever paa forskellig Maade; de faar saaledes gode Skibskister, Tæpper o. lign., og hver af Eleverne faar et Eksemplar af Kaptajn Kusk Jensens Haandbog i praktisk Sømandsskab. De fire Styrmandselever, der deltager i Togtet, bruges dels som Lærere, dels faar de selv en videre Uddannelse i praktisk Navigation og Sømandsskab.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 5/1902, afsagt den 28. Maj 1902. Maskinmester P. S. Rasmussen imod Skibsfører A. Schultz.

Den 16. August 1901 blev Rasmussen antaget som Maskinmester om Bord i Bugserdamperen Mjølner for en maanedlig Hyre af 135 Kr. paa egen Kost. I den af ham underskrevne Bemandingsliste og i den udstødte Afregningsbog var der med paatrykt Stempel anført „at opsiges Maaneden 14 Dage forud, før Afmønstringen kan forlanges“. Rasmussen var om Bord i Resten af August, hele September og Oktober, og modtog ved Udgangen af hver Maaned sin Hyre, samt fik endvidere den sidste August og sidste September udbetalt Andel i Mjølners Udbytte for den forløbne Tid af hans Ophold om Bord. Den 31. Oktober om Aftenen opsagde Skibsfører Schultz og udbetalte ham 135 Kr. i Hyre. Han var dog endnu om Bord den 1. November, men den Dags Aften sagde Føreren til ham, at han skulde gaa, og han har senere nægtet at betale Rasmussen mere, end denne allerede havde faaet. Rasmussen anlagde Sag og fordrede $\frac{1}{2}$ Maanedes Hyre (indtil 15. November) med 67 Kr. 50 Øre samt i Andel af Udbytte 19 Kr. 60 Øre med Renter og Sagsomkostninger.

Hvad nu først angik Andelen i Mjølners Udbytte for Oktober, da maatte det vel anses for givet, at de i vedkommende Dampskibsselskab ansatte Maskinmestere plejer at faa Procenter af Skibenes Udbytte, men i de skriftlige Vilkaar for Rasmussens Antagelse var der intet optaget derom, og det kunde ikke anses for godtgjort, at der tilkom ham en juridisk Ret til Andel i Udbyttet, hvorfor hans Paastand herom ikke kunde tages til Følge.

Derimod fandtes det fordrede Hyrebeløb at maatte tilkomme ham. Naar den indstævnte Skibsfører anførte, at det omtalte Hyrebeløb, selv om det iøvrigt tilkom ham, dog mentes at være forbrudt ved Maskinmesterens Fejl og Forsømmelser i Skibets Tjeneste, da kunde der ikke gives ham Medhold heri, da disse Forseelser, selv om de maatte kunne antages for beviste, i al Fald forelaa før Midten af Oktober, uden at Skibsføreren da af den Grund havde opsagt Maskinmesteren. Der kunde heller ikke tages Hensyn til, at Rasmussen skulde have fornærmet Skibsføreren den 1. November om Aftenen, da dette laa efter den endelige Opsigelse. Den indstævnte Skibsfører kunde dernæst ikke erkendes at have haft Ret til at opsiges Maskinmesteren uden Varsel, da den anførte Bestemmelse og Opsigelsesfrist baade efter Ordene, Sagens Natur og det sædvanlige i slige Forhold maatte gælde begge Parter. Det var heller ikke godtgjort, at det i sin Tid skulde være tilkendegivet Rasmussen, eller iøvrigt maatte staa ham klart, at det kun skulde være en Pligt for ham og ikke for Skibsføreren at opsiges med 14 Dages Varsel.

Herefter dømtes Skibsfører Schultz til at betale Rasmussen 67 Kr. 50 Øre med Renter. Sagens Omkostninger hævdedes.

Fragtmarkedet.

Der gør sig stadig en overordentlig stærk Flovhed gældende paa Fragtmarkedet, ikke alene for ganske prompt

Lastning, men ogsaa for senere Terminer. Ladninger er overalt knappe, og de Rater, som Købmændene nu er villige til at indrømme for Efteraarsmaanederne, er gennemgaaende af den Beskaffenhed, at Rederne hellere maa undlade at engagere sig, idet de ved at vente har alt at vinde, men saa godt som intet at tabe. Dette gælder hovedsagelig om Amerika, hvorfra der næsten heller intet sluttes for Efteraaret, hvorimod der fra Sortehavet og omliggende Distrikter dog er fragtet en Del, navnlig større Dampere, og disse kan til Nød ogsaa leve paa disse Fragter, som mindre Baade kun vil sætte Penge til paa. Nu er Freden i Sydafrika jo en Kendsgerning, og i England synes man almindeligvis at hælde til den Anskuelse, at dette vil bidrage til et Opsving paa Handels Omraade, hvilket da ogsaa vil komme Skibsfarten til Gode; man tør dog næppe være for sangvinsk i saa Henseende. Faktisk er det imidlertid, at Krigen har hvilet som et Tryk over England og været Aarsagen til en betydelig Depression i Handel og Vandel; nu er den altsaa forbi, England aander atter frit, og man maa haabe, at de Forhaabninger, som knyttes til Fredsbudskabet, maa gaa i Opfyldelse.

Det østlige Marked er fremdeles flovt, idet den store Mængde fragtsøgende Tonnage, som ligger i Sydafrika eller er paa Vej dertil, holder Raterne nede. Fra Calcutta til U. K. eller Kont. er 17/6 pr. Juni den sidst betalte Rate, og Kulfragterne er uforandrede paa Basis af 5 Rupees til Kurrachee, 4 $\frac{1}{2}$ Singapore. Bombay og Kurrachee stille; der er fra først nævnte Plads just sluttet til 11/6 til udsøgt Havn pr. Juni. For Ris fragtes saa godt som intet, derimod er Sukkerfragterne fra Java til De forenede Stater ret faste, og der kan betinges 23/ à 23/9 pr. Juni/Juli.

Sortehavet, Azoff og Donauen er meget stille for prompt Lastning, da Beholdningerne af Korn nu er ved at slippe op. For Juni Lastning betales fra Odessa 7/6 à 8/ til prima engelsk eller kontinental Havn, 9/ Kjøbenhavn. Fra Novorossisk til Rotterdam er sluttet til 7/6 pr. 1./20. Juni. For Oktober Lastning er Raten fra Odessa 10/3 à 10/6 til L. H. A. R., 6 d. mere til Hamburg, til hvilke Rater der er yderligere Efterspørgsel. Der er sluttet en Del Juni Baade for Erts fra Poti paa Basis af 10/9 til Middlesbro eller Rotterdam. For Salt fra Eupatoria til Libau eller Riga kan faas 11/ pr. Ton. Azoff betaler for prompte Baade 8/9 à 9/ „any“, 6 d. mere til Hamburg, og for Oktober Lastning 11/3 à 11/6 „any“. Fra Sulina og Donauen gøres for Øjeblikket næsten ingen Forretninger, hverken for prompt eller senere.

Middelhavet er fremdeles stille, og der sluttes næsten udelukkende for Erts. Der betales herfor 7/3 Seriphos/Glasgow, 5/3 Elba/Cardiff eller Newport, 6/3 Glasgow, 7/3 Sevilla/Hull, 7/ Garrucha/Barrow, 10/ Huelva/Stockholm, 10/6 Baltimore, Savannah eller Charleston, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres uforandret 8/6 Sfax/London, 8/9 Antwerpen, 6/6 Bona/Rotterdam eller Glasgow, og for Esparto 13/ fra Tunis Kysten eller Bona til Skotland. Fra Bona findes endvidere Hø til London à 20/ pr. Ton. Ertsraterne fra Bilbao viser ingen nævneværdig Forandring; der betales 4/ à 4/3 til Cardiff, 5/ Middlesbro eller Stockton, 5/1 $\frac{1}{2}$ Boness eller Grangemouth, 5/1 $\frac{1}{2}$ à 5/3 Glasgow, 5/4 $\frac{1}{2}$ Dunkirk.

Nordamerika viser mindre Aktivitet, omendskønt det var stille nok i Forvejen, og Ordre er knappere nu end nogensinde. Fra Træpladserne i Golfen er Begæret efter Tonnage pludselig taget kendeligt af, men Raterne er nogenlunde faste, og der betales for passende Skibe fra 72/6 til 82/6, alt efter Last- og Lossepladsernes Beskaffenhed. Pr. Juni er saaledes betalt 72/6 Sapelo/Greenock, 78/9 Pensacola/London, 80/ à 81/3 Pensacola/Grangemouth. Raterne for Deals fra de kanadiske Pladser er omtrent uforandrede; der betales 35/ fra St. John til Englands Vestkyst pr. Juni/Juli og fra Miramichi 42/6. Naar lige undtages Træbefragtingerne gøres der yderst

lidt fra U. S. og de fleste Noteringer er nærmest nominelle. For den kommende Bomuldssaison sluttes absolut intet, thi Befragterne er ganske uvillige til at underhandle paa Basis af de Rater, som Rederne forlanger, og de formener, at de paa Grund af Frigørelsen af en Mængde af den Tonnage, som har været beskæftiget ved de sydafrikanske Transporter, vil kunne faa Rum i Overflødighed for en meget billig Penge. Det er jo ikke udelukket, at de vil faa Ret.

La Plata Markedet er i en fortvivlet Tilstand for prompt Lastning. Fra Buenos Ayres betales kun 9/6 pr. Juni til U. K. eller Kont. og fra Bahia Blanca 11/. Laster er meget knappe. For Quebracho Træ fra Colastine er sidst betalt 14/6 til New York pr. Juni. For Lastning pr. August og Efteraaret sluttes intet.

Østersøen viser ingen Bedring. De fleste Pladser er nu tilgængelige, men andre Markeders Slethed i Forbindelse med det store Udbud af Tonnage holder stadig Raterne nede. Fra St. Petersborg betinges for prompt Tonnage ikke over 10 $\frac{1}{2}$ d. Hvedebasis til Rotterdam eller London, hvorimod der noteres 1/ pr. Juli. Riga er flov og noterer som følger: 9 d. Havrebasis, 19/ D/B. til London, 18/ à 18/6 D/B., 6/ Sleepers til Grimsby eller Hull, 7/ Sleepers Cardiff. Hfl. 12 D/B. Rotterdam eller Amsterdam, Frcs. 18 Hør og Frcs. 23/24 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27 D/B. Rouen, Rm. 9 Rugbasis Stettin, Rm. 11/12 til Danmark. Fra Reval findes intet, men fra Libau kan faas 9 $\frac{3}{4}$ d. Havrebasis til London, Hull eller Rotterdam. Königsberg er uforandret paa Basis af 1/ pr. Hvedequarter til London. Trælaster fra Botten kan ikke siges at være knappe, men Raterne holder sig stadig ret lave. Der er sidst betalt 6/ for Sleepers fra Danzig til London eller Grimsby, endvidere 24/ D/B. Råfsø/Yarmouth, 25/ Uleåborg og Torneå/West-Hartlepool, Frcs. 29 Trangsund/Calais, Frcs. 32 Sundsvall/Boulogne, 22/6 Umeå/Hull, 21/ Søderhamn/Grimsby. Der noteres 18/6 D/B. Kronstadt/Grangemouth, 19/6 Kronstadt/Dundee, 20/ à 22/6 Sydfinland/Englands Østkyst. Hfl. 14 pr. Tult Kappbjælker Windau/Ghent.

Kulfragterne kan tiltrods for de tarvelige Hjemfragter ikke komme i Vejret. Noteringerne er næsten overalt de samme som forrige Uge. Fra Tyne eller Blyth betales 4/ til Kronstadt, 3/10 $\frac{1}{2}$ Swinemünde, 4/4 $\frac{1}{2}$ Stettin, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/3 à 4/6 Gefle, 3/6 à 3/7 $\frac{1}{2}$ Hamburg, 6/6 Barcelona, 5/9 Genua, 7/ Venedig. Firth of Forth er lavere for Kronstadts Vedkommende, og medens der for en Uge siden rask væk betales 4/4 $\frac{1}{2}$ til denne Plads, opnaas nu kun 4/ à 4/3. Til dansk Provinshavn kan faas 4/3 à 4/9, endvidere 3/10 $\frac{1}{2}$ Luleå, 4/3 Stockholm eller Gefle, 4/ à 4/1 $\frac{1}{2}$ Riga eller Libau, 4/3 Pillau, 4/ Swinemünde, 4/3 à 4/4 $\frac{1}{2}$ Kiel, 4/7 $\frac{1}{2}$ Rostock eller Wismar, 6/ Alexandria, 7/ Venedig. Triest eller Fiume. Fra Cardiff er sidst sluttet til 4/9 à 5/ Kronstadt, 5/ Reval, 4/6 Swinemünde, 5/3 Tromsø, 3/9 Bilbao, 5/9 à 6/ Genua, 6/ à 6/3 Messina, 5/ Malta. 5/9 Port Said eller Alexandria, 6/6 à 6/9 Tenerifa eller Madeira, 13/6 à 14/ River Plate, 14/6 Rio Janeiro.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Hvorledes forstaar man Fig. 1 i den ny Bekendtgørelse angaaende Lanterners Beskaffenhed? Skal de have dobbelt Glas eller er det tilladt at bruge dem med enkelt Glas? Jeg har nylig været i Yarmouth og fik der ny Sideanterner; jeg forlangte at faa dem med dobbelt Glas, altsaa det yderste klart og det indre farvet, og fik det Svar, at man i „Board of Trade“ er kommet til det Resultat, at der afsætter sig Os o. lign. mellem Glassene, saaledes at det

yderste Glas i Sne og Frost ikke kan blive saa varmt, at det, der afsætter sig udvendig paa det, kan smelte. „Board of Trade“ har derfor kasseret saadanne Lanterner.

En Skibsfører.

Sv.: Vi mener, at den ny Bekendtgørelse foreskriver dobbelte Glas, idet den siger, at „Sidelysenes Farve frembringes ved tynde farvede Forsatsglas, der anbringes indenfor Linserne“. Om de i Bekendtgørelsen fastsatte Regler der ved ikke er overensstemmende med de, „Board of Trade“ følger, skal vi ikke i Øjeblikket kunne sige, men er det Tilfældet, er det naturligvis højest uheldigt.

Fra Sø og Land.

Dødsfald. I Fredags døde i Nordby paa Fanø fhv. Dampskibsfører, Direktør H. Rødgaard, efter et langt og haabløst Sygeleje, henimod 61 Aar gammel.

Afdøde var en Gaardmands søn fra Nordby og stammede fra den saakaldte „Rødgaard“. I 14 Aars Alderen kom han til Søs og sejlede med forskellige Nationers Skibe indtil 1862, da han forlod en amerikansk Bark for at tage hjem at faa Styrmandseksamen. Efter fuldendt Eksamen og efter at have været til Orlogs, sejlede han en kort Tid som Styrmand, hvorefter han blev Skibsfører paa et mindre, paa Fanø hjemmehørende Skib; men de smaa Forhold passede ikke hans Naturel og Ævner, hvorfor han tyede til England, hvor han paa meget kort Tid tog engelsk Navigationseksamen, og snart derefter fik han Førerposten om Bord i et Dampskib, tilhørende et Firma i Hartlepool. Her var han paa den rette Hylde; snart vandt han sine Rederes Sympati og Anerkendelse; yngre Sømænd, som sejlede under hans Kommando, kan takke ham for, at de senere hen fik Ansættelse som Skibsførere i Selskabets Skibe. I 1889 forlod Kapt. Rødgaard Søen, og nu først lærte Fanøs Befolkning paa nærmere Hold hans Ævner at kende, idet han blev Medlem af Direktionen for Fanø Nordsebad. Han hørte fra Badets første Dage til dets ledende Mænd, og hans Ord og Meninger, prægede af en vis praktisk Sans, var stedse af afgørende Betydning. Afdøde har beklædt forskellige Tillidsposter og Efterretningen om hans Død vil modtages med dyb Beklagelse af de mange, som han kom i Berøring med. Efter at have givet Afkald paa Sølivet, omfattede den Afdøde alligevel Søfarten med Interesse.

En Fanøbo.

I „Fairplay“ fremhæves Frederikshavns stedse stigende Betydning som Kulhavn. Den søgtes i Fjor af 312 Dampere for Bunkerkul mod 272 i 1900.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 3. Trækning begynder Onsdag den 11. Juni. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedsstigende Skala erholder Gevinst i hver Trækning, hvorom henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Søfarten paa Ixpila er aabnet d. 2. ds.

Ugens Havarier.

Om Skonnert Svafva's Forlis ved Island bringer „Svendborg Amtst.“ følgende nærmere Oplysninger fra Skibets Fører, Kapt. H. Hansen:

„Svafva“, der var et udmærket Skib, var paa Rejse fra Middlesborough til Søderkrog paa Island med Salt og havde d. 23. April, da Ulykken passerede, været 14 Dage under Vejs og alt var vel. Man befandt sig da 8 à 10 Mil fra Land i saa tæt en Taage, at man kun kunde se en Skibslængde frem for sig; desuden stormede det og Søen var høj. Under disse Forhold tørnede Skibet Kl. 1 om Morgenen sammen med Isen, der skruede den løk. Man forsøgte nu at holde Skibet læns ved Hjælp af Pumperne, men trods alle Anstregelser sank det dybere og dybere, og Kursen blev derfor sat mod Land, for, om muligt, at redde Skibet. Dette lykkedes dog ikke, thi Vinden tog af i Styrke, og da man var naaet Landet paa en Afstand af 1½ à 2 Mil, blev det stille, saa at det var umuligt at komme videre ved egen Hjælp. Kaptajnen lod da hejse Nødflag, men Kysten var øde, og der kom ingen Assistance; der var da intet andet for Mandskabet at gøre end at søge at redde sig og overlade Skibet til sin Skæbne. Baaden blev gjort klar, forsynet med Proviant, Vand, et Kompas o. s. v., og Kl. 1½ Em. forlod Besætningen (ialt 7 Mand) Skibet og roede mod Land, kun reddende lidt af sit Tøj. Kysten var, saa vidt Øjet kunde række, ikke andet end Sne og Is, og det viste sig, da man kom i Land, at der kun var et eneste Hus paa Stedet. Dette beboedes af en Bonde, der paa Kaptajnens Anmodning sendte ridende Bud til Sysselmanden i Husavik om Assistance. Herfra indtraf ogsaa nogle bemandede Baade, der sammen med Kaptajnen og Mandskabet begav sig ud til Skibet, som man naaede Kl. c. 10 om Aftenen. Besætningen i den første Baad gik om Bord i Skibet og fik reddet en Ubetydelighed af Provianten; men da den næste Baad, i hvilken Sysselmanden og Kaptajnen befandt sig, ankom til Skibet, saa Kaptajnen straks, at det var synkefærdigt, og Baadene vendte derfor skyndsomst om. Da man var naaet en Kabellængde bort, sank „Svafva“. Det var et uhyggeligt Syn, ytrede Kaptajn Hansen; først krængede den over til Siden, rejste sig atter og gik derpaa til Bunds med Stævnen nedad. Den staa paa 70 Favne Vand. Kaptajn og Mandskab overnattede hos den omtalte Bonde og roede næste Dag de 1½ Mil til Husavik, hvorfra det lykkedes Kaptajnen at faa Efterretning om Ulykken sendt med et Sejlskib til Bergen. Selv tog han til ligemed Styrmanden med den første Postdamper og ankom til Kjøbenhavn d. 24. Maj. Mandskabet vil ankomme med Dampskibet „Ceres“ fra Reykjavik.

„Svafva“ var forsikret i Svendborg Søassurance for 17,600 Kr. og tilhørte et Rederi i Svendborg.

Til Bureau Veritaser i April Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 13 amerikanske, 10 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 13 franske, 4 tyske, 4 italienske, 5 norske, 1 russisk, ialt 53; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østrigsk, 1 belgisk, 10 britiske, 1 brasiliansk, 1 chilensk, 1 fransk, 1 græsk, 2 japanesiske, 1 norsk, 1 russisk, 1 spansk, ialt 22. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 13, Kollision 9, Ild 3, sunkne 5, forladte 1, Kondemnation 16, bortblevne 6; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 5, Ild 1, Kondemnation 5.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra R. Møllers Værft i Faaborg er en ny 3-m. Skonnert løbet af Stablen. Den er bygget til et Rederi i Marstal med Hr. C. V. Clausen som korresp. Reder, maaler 174 Tons Brutto og fik Navnet Merkur. Den skal føres af Kapt. A. Friis.

Flensborg Skibsværft har i disse Dage kontraheret med Dampskibsselskabet Hansa i Bremen om Bygningen af en Dampere med c. 8,000 Tons Bæreevne.

Engelsk Dpsk. Dunmore er solgt til et herværende Rederi for mellem 11,000 og 11,500 Lst. Det er en Staal-Skruedamper, der maaler 1,329 Tons Brutto og 806 Tons Netto; den byggedes i 1888, var sidst under norsk Flag og købtes afvigte Vinter i beskadiget Tilstand af The Tyne

Pontoon and Dry Dock Co. lim., hvor den er repareret. — Dpsk. Jona af Sunderland er af det derværende Firma Messrs. Speeding & Marshall solgt til samme Rederi. Det er en Staal-Skruedamper, der maaler 1,709 Tons Brutto og 1,109 Tons Netto. Den byggedes i 1889 i Sunderland.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 31. Maj best. til Kronstadt. — Frode, Wrisberg, afg. W. Hartlepool 2. Juni, best. til Kbhvn. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Raumo 2. Juni bestemt til Råfsö. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Cardiff 31. Maj, best. til Kronstadt. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kronstadt 27. Maj, ankom til Frederikshavn 30. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Blyth 30. Maj, best. til Kronstadt. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 1. Maj, ank. til Tyne Dock 3. Maj. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kronstadt 27. Maj, ank. til Husum 30. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Stettin 25. Maj, ank. til Riga 27. Maj. — Volmer, Riber, afgik fra Rotterdam 30. Maj, ankom til Newcastle 31. Maj. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 28. Maj, ank. til Lübeck 31. Maj. — Olaf, Petersen, afgik fra Bristol 30. Maj, ankom til Cardiff 30. Maj. — Svend II, Risø, afgik fra Stettin 1. Juli best. til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Riga 30. Maj, bestemt til Dunkerque. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Kronstadt 28. Maj, ank. til Brake 3. Juni. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Sunderland 23. Maj, ankom til Kronstadt 29. Maj. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 27. Maj, best. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Ghent 29. Maj, ank. til Newcastle 31. Maj. — Russ, Rasmussen, afgik fra St. Johns 24. Maj, best. til Limerick. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kapstaden 23. Maj.

Heimdal. Anine, Ratje, ankom til Rouen 1. Juni — Kamma, Löffler, afgik fra Riga. 30. Maj — Helga, Lage-sen, afgik fra Sundsvall 28. Maj. — Martha, Jørgensen, afg. fra Hernøsand 2. Juni. — Elna, Møller, ankom til Riga 2. Juni. — Therese, Petersen, afgik fra Sundsvall 29. Maj.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Waija 2. Juni. Niobe, Schmidt, afgik fra Sundsvall 1. Juni, bestemt til Ostende. — Nancy, Nielsen, afgik fra West Hartlepool 29. Maj, best. til Archangel. — Nautik, Meinertz, pass. Kejser W. Kanalen 2. Juni, best. til Ghent. — Nordsøen, Gram, ankom til Borgå 2. Juni. — Nexos, Sørensen, ankom til Havre 1. Juni. — Nora, Jørgensen, pass. Helsingør 31. Maj, best. til Rouen. — Neptun, Winther, ankom til Methil 2. Juni. — Nerma, Nielsen, ankom til Warkworth 1. Juni. — Alta, Nørby, afgik fra Esbjerg 31. Maj, ankom til Jersey 3. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, ankom til Lissabon 29. Maj. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Kalmar 3. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Iquique 9. Maj. — Ekliptika, Callesen, afg. fra Grangemouth 26. Maj. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 4. Maj. — Mars, Nielsen, afg. fra Hobro 30. Maj.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, ank. til Kbhvn. 15. April. — Nordland, Petersen, ank. til Ryovaliem 26. Maj. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Hernøsand 2. Juni. — England, Andresen, ank. til Raumo 27. Maj. — Holland, Lund, afg. fra Sackenhausen 1. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Lovisa 2. Juni.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Grangemouth 3. Juni, best. til St. Petersborg. — Dagny, Lorentzen, ankom til Stockholm 30. Maj.

Jylland. Karen, Degn, afg. fra Tynen 31. Maj, best. til Archangel. — Ingrid, Meinertz, afgik fra Brandøhamn 1. Juni, best. til Honfleur.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Reval 30. Maj, best. til Dundee. — Fyen, Hansen, ank. til Dunkerque 29. Maj. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Rotterdam 2. Juni,

best. til Boness. — Russia, Hansen, afg. fra Burntisland 29. Maj, ankom til Kbhvn. 1. Juni. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Riga 28. Maj.

Østersøen. Cimbria, Hansen, ank. til Stavanger 30. Maj. — Gratia, Andersen, afgik fra Tyne 31. Maj, best. til Kbhvn.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 31. Maj, ank. til Dunston 2. Juni. — Britannia, Poulsen, ankom til Dunkerque 1. Juni. — Caledonia, Fisker, ank. til Riga 27. Maj.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Blyth 31. Maj, best. til Swinemünde. — Carbonia, Jørgensen, ankom til Riga 1. Juni.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 31. Maj. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Algier 30. Maj, best. til Kbhvn. — Frederiksberg, Jørgensen, afg. fra Las Palmas 25. Maj, best. til Garston. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Ghent 3. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ank. til W. Hartlepool 31. Maj. — Jomsborg, Kühl, ank. til Ny Karleby 30. Maj. — Kronborg, Eriksen, afgik fra New York 30. Maj, bestemt til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 31. Maj. — Skanderborg, Jensen, afgik fra River Plate 10. Maj, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, afgik fra Glasgow 31. Maj, best. til Kronstadt. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til Uleåborg. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Cardiff 27. Maj, best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Kramfors 2. Juni, best. til Rouen. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Kronstadt 29. Maj, best. til Rotterdam. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Alexandria 30. Maj, best. til Taganrog. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Kutselo 2. Juni. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Galatz 26. Maj, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Buenos Ayres 16. Maj, best. til Europa. — Vordingborg, Petersen, ankom til St. Petersborg 27. Maj.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 3. Juni, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til Jacobstad.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 2. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Ghent 1. Juni, bestemt til Burntisland. — Agnete, Jensen, afgik fra Grangemouth 1. Maj, best. til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, ankom til Burntisland 31. Maj. — Alice, Hansen, afgik fra Kbhvn. 31. Maj, best. til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, ank. til Methil 1. Juni. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 29. Maj, best. til Riga. — Rønne, Hintze, ank. til Riga 3. Juni.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 31. Maj. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til London 1. Juni. — Ansgar, Larsen, afg. fra Boness 28. Maj, best. til Libau. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Kronstadt 31. Maj, best. til London. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 24. Maj. — Helge, Mathiesen, afgik fra Newcastle 31. Maj, best. til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 26. Maj. — Boribat, Madsen, pass. Suez 18. Maj. — Sentis, Koren, pass. Suez 11. Maj.

Ære. Enigheden, Svane, ankom 27. Maj til Søderhamn. — Erindring, Hansen, ank. 27. Maj til Hudiksvall. — Energi, Nielsen, ank. 31. Maj til Ljusne.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Frederikshavn 24. Maj. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Jacobstad 29. Maj. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Gamle Karleby 2. Juni. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Tyne 3. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Hernøsand 1. Juni. — London, Bom, ankom til Kronstadt 31. Maj. — Paris, Nielsen, afgik fra Korsør 2. Juni, best. til Ny Karleby.

Sejlskibe.

Fana. Sønderho. Anna, Hansen, ank. 29. Maj til Stugesund fra Lynn. — Georg Schwalbe, Pedersen, ank. 31. Maj til Menada fra Azorerne. — Killena, Hansen, ank. 29. Maj til Port Natal fra Chiffagong.

Rønne. Hans Peter, Westh, ankom til Slite 26. Maj. — Freja, Bech, ankom til Riga 26. Maj. — Charles, Kjeldsen, ankom til Råfsø 28. Maj. — Veset, Ølsted, ankom til Gefle 30. Maj. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 30. Maj. — Herman Olsen, Møller, ankom til Kjøbenhavn 30. Maj. — John Hintze, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 31. Maj.

Svendborg. Thetis, Hansen, ankom til Isafjord 20. Maj.

— Jens, Eriksen, ankom til Pillau 26. Maj. — Christian, Jørgensen, ankom til Narvik 26. Maj. — Erhardt, Larsen, ankom til Blyth 27. Maj. — Pallesen, Jensen, ankom til Lovisa 27. Maj. — Elise, Andreassen, ankom til Råfse 26. Maj. — Confidence, Mouritsen, ankom til Libau 26. Maj. — Ane, Rasmussen, ank. til Hernøsand 26. Maj. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Poole 28. Maj. — Neptunus, Jensen, ankom til Riga 27. Maj. — Mercur, Lund, ankom til Kotka 27. Maj. — Urania, Jensen, ankom til Sundswall 27. Maj. — Rossing, Larsen, ankom til Sundswall 27. Maj. — Concordia, Henriksen, ankom til St. Petersborg 27. Maj. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ankom til Råfse 27. Maj. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Wasa 27. Maj. — Hanne, Jørgensen, ankom til Fowey 28. Maj. — Psyche, Nielsen, ankom til Umeå 29. Maj. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Boness 29. Maj. — Frejr, Christensen, ankom til Ørn-skjoldsvik 28. Maj. — Emanuel, Bentzen, ankom til Wasa 29. Maj. — Triton, Nielsen, ankom til Holmsund 28. Maj. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 28. Maj. — Elise Bay, Petersen, ankom til Åbo 29. Maj. — Rota, Jørgensen, ankom til Faxø 29. Maj. — Skjold, Larsen, ankom til Kramfors 27. Maj. — Mine, Møller, ankom til Frederiksværk 28. Maj. — Hanne, Jørgensen, ankom til Fowey 28. Maj. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til Charlestown 29. Maj. — Boline Marie, Hansen, ankom til Nakskov 29. Maj. — Ruth, Fallentin, ankom til Ørn-skjoldsvik 29. Maj. — Althea, Rasmussen, ankom til Gefle 29. Maj. — Zampa, Petersen, ankom til Ørn-skjoldsvik 30. Maj. — Agnete, Møller, ankom til Grangemouth 30. Maj. — Kirstine, Dam, ankom til Wasa 30. Maj. — Belona, Petersen, ankom til Stugsund 30. Maj. — Laura, Petersen, ankom til Riga 2. Juni. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Hammerfest 1. Juni. — Minerva, Fugelsang, ankom til Aberdeen 1. Juni. — Vera, Jensen, ankom til Havnetjord 18. Maj. — Hilda, Rasmussen, ankom til Aalborg 1. Juni. — Venus, Jensen, ankom til St. Alvis 31. Maj.

Æra. M. Hay, Petersen, ankom 26. Maj til Dysart. — Skandia, Hay, ankom 27. Maj til Bogense. — Johanne, Østermann, var 22. Maj sejlfærdig i St. Ybes, bestemt til Malmø. — Marie, Weber, ank. 26. Maj til Pillau. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 26. Maj til Kotka. — Forældres Minde, Christensen, ank. 27. Maj til Sundsvall. Haabet, Christensen, ank. 27. Maj til Kotka. — Søstrene, Christensen, ankom 27. Maj til Hamburg. — Caroline, Lauritzen, ankom 27. Maj til Råfse. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 26. Maj til Råfse. — Harris, Torsteinson, ank. 27. Maj til Helsingfors. — Diana, Hansen, ank. 27. Maj til Sundsvall. — Anna Cecilie, Dreise, ank. 26. Maj til Leith. — Castor, Sonne, ank. 26. Maj paa Helsingørs Red. — Gloria, Fabricius, ank. 28. Maj til Langesund. — Eden, Petersen, afg. 14. Maj fra Dakar til Halifax. — Familiens Haab, Petersen, afg. 26. Maj fra Kjøbenhavn til Aalborg. — Alf, Rasmussen, ank. 27. Maj til Bjørneborg. — Olga, Jørgensen, ank. 27. Maj til Sundsvall. — Frem, Folmer, ank. 26. Maj til Kjøge. — Venus, Friis, ank. 27. Maj til Hamburg. — Regina, Kock, ank. 28. Maj til Kjøbenhavn. — De tvende Brødre, Boye, afgik 28. Maj fra Kjøbenhavn til Faxø. — Marie, Kromann, ank. 27. Maj til Kjøbenhavn. — Abba, Petersen, ank. 20. Maj til Saffi. — Lauritz, Schmidt, ank. 25. Maj til Nexø. — Elise Marie, Olsen, ank. 29. Maj til Sundsvall. — Kodan, Hansen, ank. 28. Maj til St. Ybes. — Kvik, Andersen, ank. 29. Maj til Sundsvall. — Lorenz, Levinsen, ankom 28. Maj til Kotka. — Fuglen, Petersen, ank. 29. Maj til Gefle. — Familien, Frederiksen, ank. 29. Maj til Åbo. — Immanuel, Schmidt, ank. 29. Maj til Råfse. — Argus, Jensen, ankom 29. Maj til Sundsvall. — Norden, Rasmussen, ank. 29. Maj til Gefle. — Baltic, Christensen, ank. 30. Maj til Kongsberg. — Skirner, Jepsen, ank. 30. Maj til Stugsund. — Immanuel, Bager, ank. 30. Maj til Stugsund. — Thea, Friis, ank. 30. Maj til Stugsund. — Thekla, Jørgensen, ank. 29. Maj til Berwick. — Niels, Jensen, ank. 30. Maj til Søderhamn. — Dannebrog, Boye, ank. 30. Maj til Gefle. — Kathinka, Andersen, afg. 26. Maj fra Boness til Rudkjøbing. — Vera, Hansen, ank. 30. Maj til Blyth. — Familien, Mortensen, afg. 28. Maj fra Kjøbenhavn til Faxø. — Lucinde, Christensen, afgik 19. Maj fra Cadix til Foundland. — Freden, Boye, ank. 30. Maj til Sundsvall. — Mette, Andersen, ank. 17. Maj til Reykjavik. — Rotha, Hansen, ank. 16. Maj til Reykjavik. — Smart, Christensen, ankom 30. Maj til Faaborg. — Ceres, Bager, ank. 29. Maj til Stugsund. — Claudia, Simonsen, ank. 31. Maj til Puerto Cabello. — Ruth, Eriksen, ank. 29. Maj til Ørn-skjoldsvik. — Thor, Hansen, ank. 2. Maj til Rio Hache (Colombia). — Apollo, Albertsen, ank. 30. Maj til Kjøbenhavn. — Fredensborg, Kisby, ank. 31. Maj til Gefle. — Hansigne, Clausen, ankom 30. Maj til St. Petersborg. — Freya, Østermann, ank. 15. Maj til Reykjavik. — Aerial, Andersen, ank. 29. Maj til Råfse. — Fremad, Hansen, ank. 30. Maj til Havre. — Fri, Rasmussen, ankom 30. Maj til Gefle. — Minde, Rasmussen, ankom 28. Maj til Odense fra Flensborg. — Valkyrien, Haagensen, afg. 1. Juni fra Svendborg til Arkangel. — Hosanna, Philipsen, ankom 2. Juni

til Newcastle. — Alfa, Rasmussen, afg. 31. Maj fra Hamburg til Ornega. — Hebe, Clausen, afgik 30. Maj fra Dysart til Island. — Hildur, Andersen, afgik 31. Maj fra Helsingborg til Thorshavn.

Andre Sejlskibe. Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 29. Maj til Gøteborg fra Åhus. — Jensine af Aarhus, Olsen, ank. til Ekenes i Kalmar Sund 31. Maj fra Kongsberg.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Sundet. Kjøbenhavn. Nyholms Kran. I Sommeren 1902 borttages den uafhængende Del af Nyholms Kran, medens den lodrette Stamme med sine Afstivninger paa Taget bibeholdes, og en Ballon anbringes paa Toppen af den lodrette Stamme.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Finngrundet“ den 31te Maj afgaaet til sin Station.

Bottniske Bugt. Gefle. 1 1902 forandres Belysningen ved Indløbet til Gefle som tidligere angivet, dog skal Limön Fyr vise grønt, fast Lys fra N. 3° Ø. til N. 36° Ø.

Finland. Fyrskibet „Relandersgrund“ uden for Raumo er atter udlagt paa Station den 20de Maj, og Fyrskibet „Verkomatala“ i Björkösand den 24de Maj 1902.

Tyskland. Stolpe Bank. Paa Stolpe Bank er mellem 54° 49' og 54° 55' N. Br., 16° 54' og 17° 5' Ø. Lgd. udlagt ni Tønder og Bøjer med Flag til Brug ved Opmaalning.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän. Flatholmen og Qvarnholmen. Løbet mellem Flatholmen og Qvarnholmen er nu afmærket.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrum S. Engel Sand og See Sand. Opmaalings-Baaken paa Engel Sand er ødelagt i en Storm, men atter opført. Paa See Sand er Glaskuglen paa Opmaalings-Baaken borttagen.

Elben. Juellssand. Lægteren „Alster“ er sunken neden for Juellssand Fyrbaake. Vraget er afmærket med et Fartøj, der viser rød Flag over en sort Ballon og om Natten et grønt Fyr over et hvidt. Vraget skal passerer langsomt.

Twielenfleth. Det S-lige Farvand i Elben ovenfor Twielenfleth har forandret sig, hvorfor følgende Tønder ere flyttede saaledes: Rød Tønde a. til 53° 36' N. Br. 9° 35' Ø. Lgd., rød Tønde b. til 53° 36' N. Br. 9° 35' Ø. Lgd., og sort og rød Baaketønde Juels Øst til 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd., de to første i 11 Fod, den sidste i 13 Fod Vand Middellavvande.

Twielenfleth Blinkfyr er forandret, saa at Baaketønden Juels Øst ligger i Grønsen mellem det grønne og hvide Lys, og rød Tønde a. tæt S. for Grønsen for det hvide Lys.

Fyrskibet „Weser“. Paa Fyrskibet „Weser“ vil Lodsflaget, der betyder, at der er Lods til Jade ombord, ikke blive hejst paa Stormasten, men under Gafflen paa den agterste Mast.

Nordsøen. Fyrskibet „Terschellingerbank“ V. Stedet, hvor Vraget med Masterne over Vandet skulde ligge, V. for Fyrskibet „Terschellingerbank“, er passeret den 12te Maj 1902 under gunstige Omstændigheder, uden at Masterne kunde ses. 53° 23' N. Br. 4° 35' Ø. Lgd.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er Stumptønde Nr. 7 flyttet og ligger nu i 28 Fod Vand. 51° 55' 18" N. Br. 4° 13' 51" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Nauw van Bat. I Nauw van Bat er Spidstønde Nr. 37 med Kegle ombyttet med en rød Lystønde Nr. 37, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mørke 3 S. 51° 23' 50" N. Br. 4° 11' 55" Ø. Lgd.

Frankrig. Dunkerque. I 1902 forandres Dunkerque elektriske Fyr til at vise To-Lyn hver 10 Sekunder, Lyn c. $\frac{3}{10}$ S., Mørke $\frac{2}{10}$ S., Lyn c. $\frac{1}{10}$ S., Mørke $\frac{7}{10}$ S. Lysbønnen: 40 Kml. Under Forandringen kan det nye Fyr brænde til Forsøg.

England. Racebank og Longsand. Vragene 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S.

7° V. fra North Race Tønde og 2,5 Kml. S. 64° V. fra Longsand Klokke-tønde ere borttagne.

Skotland Ø.-Kyst. Girdleness. Omtrent den 17de Juni 1902 forandres Taagesignalet ved Girdleness Fyr. En Sirene skal da hver 2 Minutter give fire hurtig paa hinanden følgende Stød, hvert af 3 S. Varighed. De to første have en høj, de to sidste en lav Tone. 57° 8' 21" N. Br. 2° 2' 49" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Guilvinec. Lost Moen. Paa Lost Moen, ved NØ-Enden af Karek-Hir, er opført en sort Baake af Staal med Cylinder, 13 Fod høj over Højvande. 47° 47' 4" N. Br. 4° 16' 47" V. Lgd.

L'anse du Pouldu. I L'anse du Pouldu er i 18 Fod Vand funden en 7 Fods Grund 5 $\frac{1}{3}$ Kbl. S. 73° V. fra Fort Kergan. 47° 43' 58" N. Br. 3° 31' 5" V. Lgd. 1 Kbl. N. 15° V. fra denne Grund ligger en anden Klippegrund med 11 Fod Vand.

Giroude. Richard, Trompeloup og Patiras. Richard, Trompeloup og Patiras Fyr ere nu forandrede.

New Brunswick. Bay of Fundy. Anderson Hollow. Ved Anderson Hollow er paa Yderenden af Bølgebryderen tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod. Synsviddens: 4 Kml. Taagesignal gives med Haandkrafts Taagehorn.

Paa Kysten lige over for Bølgebryderens Yderende bygges et Fyrtaarn. Naar det er færdigt, skal Fyret og Taagesignalet flyttes dertil.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Broad Sound. Stockmans Island. En sort, 58 Fod høj, trekantet Baake er opført paa SV-Enden af Stockmans Island.

Connecticut. Green Ledge. Green Ledge Fyr, V. for Sheffield Island, Norwalk Harbor, er forandret til et hvidt, fast Fyr med rødt Et-Blus hver 15 S.

New York. Hudson River. Cocksackie East Flats og Sand Spit. Cocksackie East Flats røde, faste Fyr og Sand Spit røde, faste Fyr ere atter tændte. Begge vises fra Duc d'Alber. Flammens Højde: 20 Fod.

Chesapeake Bay. Hooper Island. Paa V.-Kant af Grunden V. for Hooper Island er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 15 S. viser Et-Blink. Flammens Højde: 61 Fod. Synsviddens: 13 $\frac{1}{2}$ Kml. Fyrapparat af 4. Orden. Det vises fra et hvidt Taarn paa brunt Fundament, der staar i 18 Fod Vand, 3 $\frac{3}{8}$ Kml. S. fra Barren Island S.-Ende. Taagesignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 20 S. slaas afvekslende Et-Slag og To-Slag. 38° 15' 20" N. Br. 76° 15' 0" V. Lgd.

Florida. Key West Harbor. Northwest Bar. Det røde, faste Fyr ved Punktet, hvor der i Northwest Channel skal drejes ind i Key West Harbor, er atter tændt. Flammens Højde: 32 Fod. Det vises fra en rød, firkantet, pyramideformet Baake, der staar i 16 Fod Vand, tæt SØ. for den gamle Fyrbaake.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Jutias Cay. Paa NØ-Pynten af Jutias Cay tændes den 15. Maj 1902 et hvidt, fast Fyr. Synsviddens: 18 Kml. Fyrapparat af 1. Orden. Gult Fyrtaarn med sorte Striber. 22° 42' 47" N. Br. 84° 1' 49" V. Lgd.

Cuba. Gobernadora Point. Paa Gobernadora Point, 4 Kml. V. for Indløbet til Bahia Honda, er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Synsviddens: 18 Kml. Fyrapparat af 2. Orden. Lysegult Fyrtaarn. 22° 58' 48" N. Br. 83° 13' 31" V. Lgd.

Kuba-S.-Kyst. Cienfuegos. Pasacaballos Point. Paa Pasacaballos Point, ved Midten af Ø-Siden af Indløbet til Cienfuegos, er tændt et rødt, fast Fyr over et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 Fod.

Santo Domingo. Santa Domingo Harbor. Paa Vraget i Santo Domingo Harbor ere Masterne ikke længer synlige. Vraget er meget farligt, da det ikke er afmærket.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Tamandaré. Ved Tamandaré Havn, paa Fort Santo Ignacio, er tændt et hvidt, fast Fyr med Blus, afvekslende et rødt og et hvidt Blus hver 20 S. Flammens Højde: 65 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Fyrapparat af 3. Orden. Hvidt, 44 Fod højt Taarn. 8° 43' 33" S. Br. 35° 5' 0" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. I Catania Havn er udlagt tre hvide Fortøjtønder henholdsvis i S. 77° Ø., N. 75° Ø. og N. 52° Ø. fra Fyret paa Sciarra Biscari, og i N. 42° V., N. 33 $\frac{1}{2}$ ° V. og N. 24° V. fra Fyret paa den nye Ydermole.

Sicilien N.-Kyst. Kap Milazzo. SV. for Mela, S. for Kap Milazzo, er udlagt Fiskeredskaber, som strække sig ca. $\frac{1}{2}$ Kml. NV. ud fra Land. 38° 10' 4" N. Br. 15° 11' 30" Ø. Lgd.

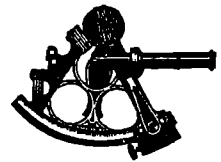
Italien. Brindisi. Capo Gallo. Den 10. Juni 1902 forandres Fyret ved Penna Taarn midlertidigt til et hvidt, fast Fyr.

Rusland. Liman. Dnieper og Dnieper. Zburiev og Rvatch. I Løbet mellem Pynt Stanislav og Øen Verbki ligger to Fyrskibe, hvert med to Master. Det første er rødt; det ligger i 17 $\frac{1}{2}$ Fod Vand ved S.-Enden af Grunden ud for Pynt Stanislav, og viser to røde, faste Fyr. Flammens Højde: 36 Fod. Det andet er hvidt; det ligger i 21 Fod Vand ved N.-Enden af Grunden ud for Øen Verbki, og viser to hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 41 Fod. Ved Indløbet til Rvatch ligger et Fyrskib, der viser to hvide, faste Fyr. Ved Indløbet til Zburiev ligger paa N.-Siden et Fyrskib, der viser et rødt Fyr, og paa S.-Siden et Fyrskib, der viser et hvidt Fyr. Ved N.-Siden af Løbet er desuden anbragt 8 røde Fyr, og ved S.-Siden 7 hvide Fyr.

Paa Fyrskibet paa N.-Siden af Løbet vises Vandstandssignaler; to Trekanter betyde 2 $\frac{1}{2}$ Meter, to aflange Firkanter betyde 0,3 Meter og to runde Skiver betyde 0,1 Meter.

Juncker & Bruhn, Maskiningeniører.

Projektering og Ledelse af
Kedel- og
Dampmaskinanlæg
samt Tilsyn med ældre Anlæg.
Cort Adeleragade 5, 4.
København K.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

Marius Hoffgaard,

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

Aarhus Skibsværft.
S. Christoffersen,
Nybygninger samt Reparationer af Jærn- og Træskibe.

Det betaler sig for
Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Olietøj,
bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekvipleringsforretning,
20, Østerbro 20.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Juni 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		—	—
Danmark		69	71
Norden	100	100	100 ³ / ₄
Kjøbenhavn		84 ³ / ₄	85
Carl		41	41 ³ / ₄
Dannebrog		88	84
Skjold		54 ¹ / ₂	56
Urania		39	41
Union		89 ³ / ₄	90
Dampsk. af 1896		88 ¹ / ₄	84 ¹ / ₄
Østasiatiske		97 ³ / ₄	98
Østersøen	101	100 ¹ / ₂	102
Nordsøen	44	43 ¹ / ₂	45
Torm		—	—
Vesterhavet		95	100
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		50	53 ¹ / ₂
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal	94 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂	95
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	—
5 ⁰ / ₀ —		—	—
5 ⁰ / ₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		99	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.		89 ¹ / ₄	89 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.		91 ¹ / ₄	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..		97	97 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..		99	99 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.		82 ¹ / ₄	83 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₀ — — 6 —		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 —		91 ¹ / ₂	92
Aktier.			
Nationalbank		144 ³ / ₄	146
Privatbank		119 ¹ / ₄	120
Landmandsbank	117 ¹ / ₂	117 ¹ / ₄	117 ¹ / ₂
Handelsbank		120 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Grundejerbank		106 ¹ / ₄	107
Burm. & Wain		78 ¹ / ₄	79 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	112	112	112 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₄	105 ³ / ₄

Vækselkurser d. 3. Juni 1902.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.22	18.19
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. Juni 1902.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	100.30
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.70
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	96.20
4% — — 1890	83.40

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

„Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 34,000, „Carl“ 22,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 10,000, „Urania“ 30,000, „Union“ 4,000, „Hejmdal“ 2,000, „Østasiatiske“ 30,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.

Største Værksteder paa Pladsen.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Katéens Indehaver er den samme som altid. Telef. 494. H. J. Aliphas.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Effiør.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

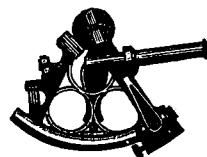
Th. Simonsens Effi.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preiser, Kjøbmagerg. 13.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo. Tilkendt Guldmedaille Paris 1900. Tilkendt Guldmedaille og højeste Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads. Telf. Nr. 3.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg, lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-vareforretning.

Telefon 165.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 8560.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Dragør. G.W. Møller. Te-
lefon 6.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".
Etableret 1850.
Skibsklarerings- og Bøfragningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

LANDMANDSBANKEN

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

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som
beskriver nervøse Sygdomme
hos Mænd, sendes frit til En-
hver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme
har man i Almindelighed
hidtil ikke haft megen Viden-
skab. Det er et Faktum, at
nervøse Sygdomme hos Mænd
i enhver Alder og i alle Livs-
stillinger ofte forekomme.
Aarsagerne hertil ere meget
forskellige, og de beskrives
fuldstændig i en Bog paa 100
Sider, som udgives af **State
Medical Institute, Fort Wayne,
Ind. N. Amerika.** Bogen sendes
frit til enhver, som anmoder
herom. Denne Bog er vel
værd at gennemgaa, idet den
indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvis-
ninger for svage Mænd. Op-
giv Deres Navn og Adresse
til **State Medical Institute
Nr. 376, Elektro Building,
Fort Wayne, Ind. N. Amerika,**
og de sender Dem Bogen paa
dansk, omsorgsfuldt forseglet.
Lidende anmodes ufortøvet
at skrive.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt.**

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og **Vandfyrværkeri.**

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Grame sin Sejers-
gang over hele



Verden,

fordi det er
det ypperste

af alle Metalpud-
semidler. Faasaa
vel i fast som fly-
dende. Consistens
hos alle Isekræm-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Hotel Royal i Vejle. 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 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1902.

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

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Lauritz Andersen & Co.,

Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1852.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr.: Heckshers.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

SØBORG & BENTIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.

Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte Forbedring af Søvejene til Odense fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til Fabrikantlæg, Oplagspladser o. L., med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbaneforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Jagt „Martha“,

17⁵²/₁₀₀ Tons, ligger til Salg i Svendborg Havn. Kan købes billig. Ejer: N. Poulsen, Kjerteminde.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales,

C. A. Andersen Krohn.

Den internationale Søfarts-Kongres i Kjøbenhavn 1902.

L'Association internationale de la Marine afholder sin aarlige Kongres i Kjøbenhavn i Dagene fra Onsdag den 9. til Mandag den 14. Juli (inkl.) under Forsæde af sin Præsident, Hr. J. Charles Roux.

Møderne afholdes i det danske Landstings Lokaler.

Forhandlingerne aabnes med en Højtidelighed Onsdag den 9. Kl. 10 Form. Diskussionsmøder afholdes Onsdag den 9. Kl. 2; Torsdag den 10. Kl. 10; Fredag den 11. Kl. 10 og Kl. 2; Lørdag den 12. Kl. 10; Slutningsmødet finder Sted Mandag den 14. Kl. 10.

Forhandlingsæmnerne ere: I. **Meteorologi** (med særlig Henblik til Søfarten, Jordmagnetisme). II. **Søterritoriet**. III. **Havfiskeriet** („Prinsesse Alice"s sidste Undersøgelser; Dampfiskeri, Trawling; Fiskerfartøjers Lanterneføring; Foranstaltninger til at hævme Salg af Spiritus til Fiskere; Fiskeriets Historie i de nordlige Have m. m.). IV. **Spørgsmaalet om en international diplomatisk Søfartskonference. Union Maritime. Det permanente internationale Søfartsbureau.** (Rorkommando, Lanterneføring; Skibsmaaling; Ladelinie; Synsprøve; Signalmønstre; internationale Karantæneforhold; Telegrafering og Telefonering uden Traad m. m.). V. **Bassiner til Forsøg over Vandets Modstandskraft mod Skibsskrog.** VI. **Foranstaltninger til Sikring af Skibes Synkefrihed.** VII. **Forbedring og Udstyring af Havne.**

Under Forhandlingerne benyttes det franske, engelske, tyske og danske (svenske og norske) Sprog. Tolke i de forskellige Sprog ville være til Stede.

Afhandlinger over de ovennævnte Æmner ville endnu kunne modtages inden den 15. Juni, men maa indsendes paa fransk, engelsk eller tysk. Afhandlinger over andre Æmner vedrørende Søfarten, og som have en international Karakter, ville ogsaa kunne modtages efter Komiteens Skøn. Opfindelser vedrørende Detailler ved Skibes eller Skibsmaskiners Konstruktion eller Udrustning ville ikke kunne foredrages paa Kongressen, men Tegninger eller Modeller til saadanne ville kunne udstilles i Kongressens Lokaler efter Komiteens Skøn.

Alle Afhandlinger ville foreligge trykte ved Kongressens Aabning; de ville ikke blive oplæste, men Møderne ville udelukkende blive anvendte til Diskussion over Afhandlingerne samt over de Resolutioner, som maatte blive foreslaaede.

Til Adspredelse og Oplysning for Kongressens Medlemmer ville følgende Udflugter og selskabelige Sammenkomster efter Indbydelse af den lokale Komite finde Sted: Tirsdag den 8. Juli Kl. 9 Efterm. en tvangfri Sammenkomst i Koncertpalæets Lokaler. — Torsdag den 10. Juli Kl. 2 Besøg i Kjøbenhavns Frihavn; eventuelt Afgang derfra med en Dampfærge til Helsingør; Middag paa Marienlyst. — Fredag den 11. Juli Aften Fest i Tivoli. — Søndag den 13. Juli Kl. 7 Efterm. Festmiddag paa den kgl. Skydebane i Kjøbenhavn.

Kontingenter for Deltagelse i Kongressen, som ogsaa indbefatter Deltagelse i ovennævnte Festligheder, er for en enkelt Person (Herre eller Dame) 15 Kr.; for Aktieselskaber, Foreninger og Institutioner 40 Kr., hvorved sidstnævnte erholde Ret til at være repræsenterede af tre Medlemmer.

Man er herved med det samme Medlem af Associationen for indeværende Aar og har Ret til at deltage i Diskussionen under Kongressen samt til at erholde alle Publikationer.

Indmeldelser, indeholdende fuldt Navn, Stilling o. s. v., ledsagede af de angivne Beløb, modtages indtil den 15. Juni af Hr. Kommandør Mü n t e r, Upsalagade 26, Kjøbenhavn Ø.

Medlemskort ville derefter blive tilsendte. Disse Kort give Lettelser paa de fleste udenlandske Jærnbaner samt paa herværende Hoteller, om hvilket Oplysning senere vil blive tilstillet.

Komiteen til Modtagelse af Kongressen vil aabne et Bureau i Rigsdagens Lokale fra den 1. Juli.

Formanden for Modtagelses-Komiteen

V. Oldenburg,
Kjøbenhavns Overpræsident.

Kjøb, Salg og Nybygning

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

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

31. Series

3dje Trækning begynder Onsdag den 11te Juni 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 750 Kr.	1	Gevinst paa 1600 Kr.	1	Gevinst paa 750 Kr.
1	450 -	1	900 -	1	450 -
1	300 -	1	600 -	1	300 -
5	150 -	5	300 -	5	150 -
40	100 -	40	200 -	40	100 -
65	50 -	65	100 -	65	50 -
85	25 -	85	50 -	85	25 -
100	10 -	100	20 -	100	10 -
1702	8 -	1702	10 -	1702	8 -

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 200 og 100 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden 300 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 6,300 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

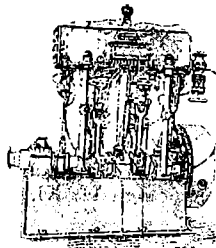
A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.

Telefon 414.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, ligesom alle Slags Metallegninger.

Erbødigt

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra **Jyllands Motorforretning** i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Skib til Salg.

Jagt „Venus“, dr. 14.27 Nett. Reg., bygget 1893, Eg paa Klink, laster 800 Centner, passer udmærket til Stenfiskeri, er billig til Salg.

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse. Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 5. Juni 1902. — Vor Navigationsundervisning. — „Georg Stage“. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4699.

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 24.

Kjøbenhavn, Torsdag den 12. Juni 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 58, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser; Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

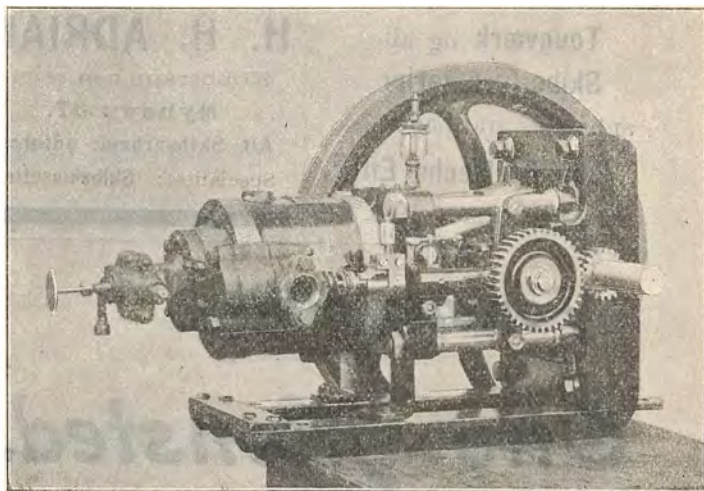
Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



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

Ustandsellig gaar Meyers anmr. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saavel i fast som flydende Consistens hos alle Isekræm- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,
Pillealle 53. — Telefon 2905.



Nyt for Fiskerbaade.

Mia ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Ulandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egnar sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

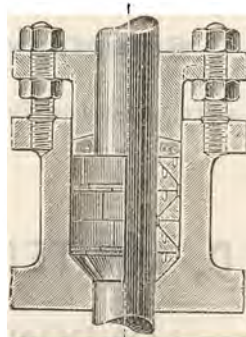
Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbeids- evne, simple Konstruktion, lille Petroleumforbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½—12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

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

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus, anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Petersen, Copenhagen, og posttrykt selve Omvælpapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porren.

Træffes 12—4, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine samt Overhedere

fabrikeres og leveres af

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

De franske Søfartspræmier.

Vi har fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget en den af Indenrigsministeriet tilstillet Indberetning fra den danske Gesandt i Paris om den franske Handelsmarines utilfredsstillende Tilstand og Virkningen af den franske Lovgivnings Præmiesystem. Vi uddrager af denne interessante Indberetning følgende:

Tre Hovedspørgsmaal var forelagte den til Ophjælpning af den franske Handelsmarine nedsatte Kommission, nemlig:

- 1) Er Handelsmarinens Tilstand i Virkeligheden saa utilfredsstillende?
- 2) Hvilke er i saa Fald de væsentlige Grunde dertil?
- 3) Hvorledes kan der bedst raades Bod derpaa?

Naar man undersøger de statistiske Data vedrørende den franske Handelsmarine for en længere Aarrække, og endnu mere, naar man sammenligner dens langsomme Fremgang — for ikke at sige Stillestaaen eller Tilbagegang — med andre Mariners overordentlige Udvikling og Tiltagen i den sidste Halvdel af forrige Aarhundrede, kommer man hurtigt til det bestemte Resultat, at det første af de ovennævnte Spørgsmaal kun kan besvares med et bestemt Ja, noget, hvorom ogsaa alle synes at være enige.

Antallet af de til den franske Handelsmarine hørende Damp- og Sejlskibe (de til Fiskeri paa Frankrigs Kyster ikke medregnede) har i de sidste c. 40 Aar været saa godt som stationært. I 1857 var der 15,176 Skibe, i 1898 15,615. Den samlede Tonnage var i 1857 1,052,000 Tons, i 1898 900,000 Tons. Resultatet er altsaa, at i de nævnte 40 Aar er Frankrigs Handelsmarine blevet forøget med 11 Skibe i Gennemsnit om Aaret, men Tonnagen aftaget med i det hele 150,000 Tons.

Betragter man Dampskibenes og Sejlskibenes særskilt, ser man, at de første fra 1875 til 1898 har tiltaget i Antal, nemlig fra 537 til 1,209; og at de sidste i samme Tidsrum har aftaget fra 14,987 til 14,406. Den gennemsnitlige Tonnage er for Dampskibenes Vedkommende gaaet noget, for Sejlskibenes betydeligt ned.

Disse Forhold er i og for sig ikke heldige, men Tilstanden viser sig under et endnu mindre gunstigt Lys, naar man kun tager i Betragtning de Skibe, som farer paa „long cours“ eller i den internationale „cabotage“, med andre Ord de Skibe, som er udsatte for Konkurrence fra andre Handelsmariners Side. De talte — kun Skibe over 100 Tons medregnes — i 1886 1,310 med 711,743 Tons, i 1896 880 med 612,722 Tons. Deres Besætninger var i 1886 25,000 Mand, i 1896 c. 20,000. Nedgangen i Antallet af de Personer, som aarlig tager Eksamen som Skibsførere, er ogsaa meget stor; fra 1870—79 meldte der sig gennemsnitlig om Aaret 144; fra 1880—89 95; fra 1890—98 65.

Der er saaledes ubestridelig Tilbagegang i alle Henseender, naar det undtages, at siden 1893 de til „long cours“ bestemte Sejlskibes Antal har taget til. Grunden hertil er de høje Præmier, som den Art Skibe har Ret til siden det nævnte Aar og som i det følgende vil blive nærmere omtalte med deres Konsekvenser.

For rigtig at konstatere den franske Handelsmarines ekceptionelt uheldige Tilstand, maa man imidlertid, som alt sagt, sammenligne den med andre Handelsmariners.

I 1886 indtog den franske Damp-Handelsmarine, hvad Tonnagen angik, den 2den Plads iblandt Landene (den engelske var selvfølgelig den første). I 1896 var den No. 4, idet ikke alene Tysklands, men ogsaa Spaniens Handelsmarine havde overfløjet den. I 1886 var Tonnagen for Frankrigs Vedkommende 500,484 Tons, i 1896 499,909; der var altsaa en lille Nedgang, medens alle andre Landes Dampmariner havde taget til: Norge med 210 pCt., Tyskland med 95 pCt., Danmark med 86 pCt., Holland med 80 pCt., Sverrig med 79 pCt., Østrig-Ungarn

med 70 pCt., England med 60 pCt. — og Japan med 260 pCt.

Hvad derimod Sejlskibenes Tonnage angaar, er den siden 1893 i Frankrig tiltaget med $5\frac{1}{2}$ pCt., medens den er taget af i alle andre Lande (i Tyskland og England med c. 23 pCt.).

Det er imidlertid ikke alene med Hensyn til Skibenes Antal, at den franske Handelsmarine er uheldig tilstillet; det samme er Tilfældet, hvad Skibenes Kvalitet angaar. Der findes nemlig i den mange flere gamle Skibe — for største Delen købte i England — end i de fleste andre Mariner. Kun 37 pCt. af hele Forøgelsen af den franske Marines Skibe i Aarene 1893—98 har været ny Skibe, medens de ny Skibe i samme Tidsrum i Tyskland har udgjort 88 pCt., i England 95 pCt. af Forøgelsen.

Heller ikke med Hensyn til den Del, som den franske Handelsmarine tager i Sejladsen paa dens egne Havne, giver Statistiken gunstige Oplysninger; den var (Ind- og Udgaende) kun: i 1875 29 pCt., i 1885 26 pCt., i 1895 24 pCt. og i 1900 20 pCt. af hele Sejladsen. Hvad de til franske Havne indførte og derfra udførte Varer angaar, sker Trafiken for 75 pCt. deraf med fremmede, for 25 pCt. med franske Skibe. — I Sejladsen paa fremmede Havne spiller den franske Handelsmarine kun en forsvindende Rolle; i de engelske Havne, hvor f. Eks. i 1896 Landets egne Skibe tog 73 pCt. af Fragten, tilfaldt der de franske Skibe 3 pCt.; i tyske Havne, hvor tyske Skibe tog 51 pCt. og engelske 35 pCt. af Fragten, havde de franske kun 2 pCt.; i Kjøbenhavn var der i Aarene 1898—1899—1900 ét fransk Dampskib.

Til den franske Handelsmarines uheldige Tilstand, som formentlig fremgaar tilstrækkelig af ovenstaaende, er der blevet anført et stort Antal Grunde, dels saadanne, som søges i Forhold, hvorpaa Regeringen ikke ved direkte Lovgivning om Handelsmarinen kan udøve nogen Indflydelse, dels saadanne, som anses for at være en Følge af uheldig eller for megen Lovgivning.

I sin Hovedtale i Deputeretkammeret om Handelsmarinen gengav Handelsminister Millerand de væsentligste af de af den først nævnte Art Grunde, som er blevne fremsatte i Kommissionen. Det er blevet fremhævet, sagde han, at siden Dampskibene har taget Sejlskibenes Plads, er Frankrig blevet berøvet nogle af de Fordele, som Landets geografiske Beliggenhed før havde forskaffet det. Skibene, kommende fra det fjerne Østen, stansede før i Marseille; nu er der ingen Grund for dem til ikke at fortsætte Rejsen til Antwerpen eller Hamburg. Forskellen i Fragt imellem det først nævnte Sted og de to sidst nævnte er ringe, Rejsens større Varighed uden Betydning. Under de tidligere Forhold, da mange Skibe besørgede Trafiken, var Frankrigs mange smaa Havne nyttige og nødvendige; nu burde det have nogle enkelte, meget store Havne — som de to ovenfor nævnte — hvor Trafiken og de paa saa mange Havne fordelte Omkostninger kunde koncentrere sig. Andre uheldige Omstændigheder, som der jo dog maaske kunde raades Bod paa, er, at de franske Jærnbanners høje Tarifer indbyder til Undgaelse af det franske Landomraade ved Varernes Forsendelse, og at Frankrigs daarlige Forsyning med indre Vandveje, i Sammenligning med dets Naboers, virker paa samme Maade. — Hertil kommer, at der i Frankrig paahviler Sejladsen meget høje Afgifter af forskellig Natur, iblandt hvilke M. Millerand udpegede Lodsningafgifterne, hvis Revision han dog samtidig stillede i Udsigt (han kunde have tilføjet Mæglergebyrerne); at al Slags Reparation er dyrere i franske Havne end andetsteds; at Bygning af Skibe koster c. 40 pCt. mere i Frankrig end f. Eks. i England etc.

At Handelsmarinen i Frankrig ikke kan bestaa eller i al Fald ikke kan trives uden betydelig Støtte fra Statens Side under den ene eller anden Form, er ogsaa

konstateret ved de sidste 100 Aars Erfaring. Den eneste Gang, da den blev overladt til sig selv, nemlig i 1866, kom man næsten straks til det Resultat, at Støtte var absolut nødvendig for dens Eksistens. Naar Forholdet er dette, kommer det Spørgsmaal frem, om Handelsmarinens Udvikling er af en saadan Betydning for Landet, at den bør opretholdes paa Skatteydernes Bekostning. I Favør heraf anføres det, at en stor Handelsmarine er en *conditio sine qua non* for en Krigsmarine som den, Frankrig bør have. Man citerer Admiral von der Goltz' Ord: „Une nation qui se desinteresse de la mer ne peut être grande“ (En Nation, der ikke har Interesse for Havet, kan ikke være stor) og giver M. Ch. Roux Ret i, at „une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune; c'est une enseigne de sa force, la preuve affirmée devant tous les peuples de sa puissance (En Handelsflaade er for et Land ikke alene et Middel til at skabe sig Fordele, den er tillige et Tegn paa dets Kraft, overfor alle Folk et Vidnesbyrd om dets Magt).

Beretningen skildrer derefter det franske Præmie-systems Udvikling indtil Loven af 1893, som nu for nylig er bleven afløst af en ny; om dens Virkninger hedder det:

At der i Frankrig efter 1893 byggedes saa mange og saa store Sejlskibe, og det paa en Tid, da disse i Antal aftog saa meget andetsteds, var begrundet i de uforholdsmæssig store Navigationspræmier (de fik Francs 1.70 pr. Ton og 1,000 Mile, medens Dampskibene kun fik Francs 1.10). De daglige Omkostninger ved at holde Sejlskibe udrustede eller i Fart er jo saa meget mindre end Udgifterne ved Dampskibe, at de for dem fastsatte store Præmier gjorde det til den mest indbringende Forretning at eje og udsende Sejlskibe, selv om de kun havde lille Fragt; de store Sejlskibe bliver i Virkeligheden til for Præmiernes Skyld. Paa hele dette Forhold anførte Ministeren slaaende Eksempler: To Sejlskibe, gaaende med Ballast fra fransk Havn til engelsk Havn, derfra til Amerika med Kul, tilbage til engelsk Havn med Korn og derfra igen til fransk Havn, modtog for saadanne Rejser i Navigationspræmie fra Staten, det ene i næsten et Aar 89,000 Francs, det andet i ti Maaneder 75,000 Francs. Aktionærerne havde 22 pCt. og 31 pCt. af deres Penge paa den Maade. — Ministeren sagde om de ved Loven af 1893 skabte Tilstande: Det er klart, at den franske Handelsmarine under de nuværende Omstændigheder er til ringe Nytte for Landets Handel. Den Del af Trafikken paa de franske Havne, som finder Sted under fransk Flag, var i 1900 sunket til 20 pCt. af hele Trafikken; der betales i 1899 — i Fragt for Varer til og fra franske Havne — til fremmede Skibe 366 Mill. Francs, d. v. s. 1 Mill. Francs om Dagen. Loven af 1893 maa derfor forandres. Men den Sandhed, at Skibsbyggernes og Redernes Interesser i Virkeligheden falder sammen, er ikke anerkendt i Frankrig, og deri ligger de største Vanskeligheder ved Lovens Ændring. Skibsbyggerne vil beholde den uforandret; de indser ikke, at den øjeblikkelige Fordel, som de har af Bygningen af de store Sejlskibe, vil undslippe dem, naar Handelsmarinen i det hele vedbliver at synke.

Det nu gennemførte Lovforslag forandrer ikke Skibsbygningspræmierne. Det giver endvidere Subvention til alle Jærn- og Staaldampskibe paa over 100 Tons Brutto, som er byggede i Udlandet, ikke er over 15 Aar gamle og tilhører Franskmand eller overvejende franske Selskaber. Fremdeles faar ethvert i Frankrig bygget og under fransk Flag sejlene Skib paa 100 Tons og under 15 Aar gammelt en Navigationspræmie, der beregnes pr. Ton og 1,000 tilbagelagte Mil og beløber sig til: for Dampskibe Francs 1.70 for det første Aar, gradvis nedad-gaaende med Francs 0,04, 0,08 og 0,16; for Sejlskibe til Francs 1.70, ligeledes med gradvis Nedgang. 5 pCt. af disse Præmier tilfalder Matroserne paa de præmierede

Skibe. Der fastsættes Maksimum for den Tonnage, der kan gives Præmier ud over de Skibe, af hvilke Handelsflaaden bestaar ved Lovens Vedtagelse. Endelig modificeres Antallet af Besætningen, der skal være fransk.

Man vil ved disse Bestemmelser opnaa:

1) at Opmuntringen til at bygge Dampskibe bliver større og til at bygge Sejlskibe mindre end ved Loven af 1893, og at saaledes Statens finansielle Ofre virkelig ophjælper Handelsmarinen;

2) at Rederne tilskyndes til at lade Skibe bygge paa de franske Værfter, samtidig med at de bliver i Stand til at forsyne sig med tjenlige Skibe i Udlandet, naar det bliver nødvendigt.

Udgifterne til Præmier til Handelsmarinen i 1902 er beregnede til c. 21 $\frac{1}{8}$ Mill. Francs; nemlig 7,300,000 Francs til Konstruktionspræmier og 13,730,000 Francs til Navigationspræmier.

Der er ofte, i Anledning af den franske Handelsmarines Forfald, blevet opkastet det Spørgsmaal, hvorfor det, som i Tyskland har skabt en stor og blomstrende Handelsflaade og mange Værfter, skulde ruinere de franske Værfter og faa dem til at forsvinde. I Tyskland købte man, førend man selv havde Værfter, Skibe dér, hvor man fik dem fordelagtigst; lidt efter lidt som Handelsmarinen derved tog til og Værfter blev nødvendige, oprettedes flere saadanne, og nu bygges der de største Handelsskibe paa lige saa gode Betingelser som i England. I Frankrig er der meget faa Værfter, som kun kan bygge lidt og til langt højere Priser end andetsteds; store Lastdampere kan man slet ikke bygge her. Medens der i Tyskland findes c. 30 betydelige Skibsværfter, er der i Frankrig 6 à 7 foruden nogle mindre. Af disse bygger i Virkeligheden kun 4 store Sejl- og Dampskibe til Handelsmarinen.

Vægtgaranti i Königsberg.

Vi har modtaget følgende:

Ved Afgang fra Königsberg med en Ladning Rug havde Skibet inde 69 Tons, lastet ved Silopakhuset. Det bliver jo som bekendt vejlet med automatisk Vægt á $\frac{1}{2}$ Ton. Efter endt Udlosning i Nykjøbing p. F. havdes 378 Pd. Undervægt, udvejet efter c. 200 Pd. pr. Sæk. Modtageren af Ladningen trak fra Fragten, som var 220 Mk., 21 Kr. 74 Øre af for Undervægt, og synes jeg dette er rent ublu at forlange.

Fejlen kan her næppe ligge ved Vægten i Königsberg, da der ikke gaar et Korn til Spilde, men antager jeg Fejlen maa ligge ved Udvejningen. En Del Undervægt maa der jo blive ved at der udvejes 200 Pd. i Stedet for 1,000 Pd., og hvorvidt det kan tillades at fordre fuld Garanti, maatte vel afgøres ved en Retssag, som et mindre Skib desværre ikke har Raad til at forfølge ved egen Hjælp. Jeg vil herved meddele, at jeg endnu ikke fra Königsberg har haft Undervægt, men stedse Overvægt; men én Ting har jeg undladt denne Gang, nemlig at give Drikkepenge, da Fragten jo var lille nok endda. Det har som bekendt megen Indflydelse baade paa Ladeplads og Losseplads, hvorledes man trakterer Forvalteren eller Vejeren paa nævnte Pladser, hvilket er en ren Uskik, som ikke burde eksistere, da vedkommende jo faar sin Løn af sine overordnede. I Königsberg kan, som før sagt, Vægten ikke være fejl-agtig, og maa Skylden ene hvile paa Lossepladsen. Jeg har undladt at staa ved Siden af Vægten denne Gang, da jeg har stølet paa, at det blev vejlet nøjagtigt. Saa meget Svind synes mig er umuligt paa et saa lille Parti.

Dette er atter et Bævis paa, hvor nødvendigt det er at faa Vægtgarantien ophævet fra Königsberg.

Dette til Underretning for ærede Kolleger. Med Tak for Optagelsen, tegner jeg

En Skibsfører.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har modtaget følgende:

Som Svar paa mine Artikler i „Dansk Søfartstidendes“ No. 19, 20 og 22 om Navigationsundervisningens Ordning er der i Bladets No. 23 fremkommen 3 Indlæg; af disse var desværre de 2 anonyme. Det forekommer mig, at naar d'Herrer har en Mening om en Sag som diskuteres offentlig, da bør de ikke skjule sig bag et Pseudonym; i hvert Fald kan jeg ikke indlade mig paa at besvare anonyme Indlæg, saa jeg beklager, at jeg denne Gang maa undlade at sprede lidt Lys over de „Skyggesider“ ved Statsskolen, som fremhæves i det ene Indlæg, og kaste lidt Skygge over den Optimisme med Hensyn til Ordningen af vort Navigationsvæsen, som gør sig gældende i det andet.

Hr. Kaptajn P. H. Clausen har derimod som gammel Sømand straks tonet rent Flag. Det interesserer mig at se, at Kaptajn Clausen ikke tør benægte, at jeg har Ret, naar jeg i min Artikel af 8. Maj fremsætter den Paastand, at Assurandørerne og Rederne taber mange Penge, fordi vor Navigationsundervisning er ordnet paa en saa daarlig Maade, at enhver aandelig Undermaaler kan blive Navigator. Naar jeg har fremført denne Paastand, er det ingen tom Talemaade, men en fast Overbevisning, som jeg er kommen til gennem Iagttagelser og Erfaringer; det nytter ikke at ville dække over Mangler og Fejl ved den nuværende Ordning; man maa se Sandheden lige i Øjnene og indrømme, at den er forældet og utilfredsstillende, og saa efter bedste Evne bidrage til, at der jo før jo hellere bliver indført Reformen paa dette Omraade.

Det glæder mig, at Kaptajn Clausen er enig med mig i, at det er nødvendigt at dele Styrmandseksamen i to Dele med tvungen Sejlads i Mellemtiden. Derefter skriver Kaptajn Clausen med Hensyn til Navigations-skolerne: „ . . . netop ved at*) Skolerne er private og derved konkurrerer med hinanden, bliver de nødte til at gøre, hvad de kan, for at Uddannelsen kan blive saa grundig og tilfredsstillende, som den efter Elevernes Evner og Flid kan blive i den kortest mulige Tid“. Efter at Kaptajn Clausen derefter har gjort opmærksom paa, at det vil være vanskelig at bevise, at Forlis og Havarier er opstaaet som Følge af Navigatorernes mangelfulde Uddannelse, skriver han videre: „ . . . derimod kunde der maaske nok i flere Tilfælde være vundet Tid og derved Penge, om Navigatorerne havde været mere dygtige til at tage Observationer saavel ved Dag som om Natten“. Altsaa er Kaptajn Clausen fuldstændig enig med mig i de væsentlige Punkter, han omtaler i sit Indlæg: 1) Tvungen Sejlads mellem Eksaminerne; 2) Skolerne konkurrerer og bliver derved nødte til at gøre hvad de kan, for at faa Eleverne færdige i den kortest mulige Tid, og 3) der vilde for Skibsfarten vindes Tid og Penge, om Navigatorerne var mere dygtige.

H. P. Berg.

Fragtmarkedet.

Omend den forløbne Uge ikke har hidført nogen Forandring til det bedre i de mere betydningsfulde Markeder, saa har dog Afslutningen af Krigen i Sydafrika bevirket, at man i engelske Handelskredse nu ser langt mer fortrøstningsfuldt paa Fremtiden, end man har gjort i mange Maaneder, og gennemgaaende gør den Mening sig gældende, at Handelen paa mange Omraader vil tage til. En forøget Vareomsætning vil selvfølgelig i første Række komme Skibsfarten til Gode, men for Øjeblikket er man dog i England stærkt optaget af de nu nær forestaaende Kroningsfestligheder, og desuden er Freds-afslutningen af en saa ny Dato, at der paa det nuværende Tidspunkt vanskeligt lader sig noget sige om, hvorledes Forholdene vil udvikle sig. Medens der saaledes knyttes store Forhaabninger til Fremtiden, har Fragtmarkedet, som sagt, ikke forbedret sig for prompt Lastning, og hvad Efteraarsmaanederne angaar, effektueres der kun forholdsvis faa Befragtninger, idet Rederne gennemgaaende er tilbageholdende eller forlanger højere Fragter, end Befragterne vil indrømme. Amerika, der jo plejer at være det toneangivende Marked, giver endnu ingen særlige Livstegn fra sig; meget vil selvfølgelig afhænge af, hvorledes Korn- og Bomuldshøsten falder ud, men foreløbig indtager Befragterne en tilbagetrukken Holdning. Det for os Danske mest betydningsfulde Marked, Østersøen, har i de sidste Dage vist mere Fasthed, og det lader næsten til, at vi snart vil faa højere Rater at se her, men meget vil i saa Henseende komme an paa Redernes egen Optræden. Sæsonen er jo kun kort i Aar, og Trælaster er temmelig rigeligt til Stede.

Det østlige Marked er mere aktivt nu, men Raterne viser ingen Bedring. Sukkerbefragtningerne fra Java har været de dominerende, og pr. Juni/Juli opnaas fremdeles 23/3 à 23/6 til De forenede Stater. For Ris fra Rangoon eller Akyab er sidst betalt 18/6 til Bremen, Liverpool eller lignende god Havn. Calcutta er nu nede paa 16/6 til udsøgt Havn pr. Juni, og fra Bombay er der for samme Termin og Destination sidst sluttet til 12/, hvorimod Kurrachee betaler 12/6 à 13/. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille er sluttet til 17/6 mod 19/3 for et Par Uger siden.

Sortehavet, Azoff og Donauen maa nærmest betegnes som flovere med decideret mindre Disposition fra Befragternes Side til at gentage de sidst betalte Rater for Efteraaret. For prompt Lastning er der Knæpud paa Laster, og Raterne er lavere; fra Odessa til Kjøbenhavn er saaledes betalt 8/, og til London eller Kontinentet opnaas kun 7/ à 7/6. Sulina har betalt 7/3 til Rotterdam, 7/4½ London eller Antwerpen, 8/ Hamburg, 8/6 Rouen, 10/3 à 10/6 Danmark, 6 d. ekstra 2 Lossepladser. For September Lastning er der fra Odessa sidst sluttet til 9/9 L. H. A. R. 10/3 Hamburg, og for August til 9/ à 9/3 London eller Rotterdam, men det er tvivlsomt, om dette kan gentages. For Erts fra Poti kan fremdeles betinges 10/9 à 11/ til Rotterdam eller Antwerpen pr. Juli. Azoff fragter yderst lidt; der betales for prompt Tonnage 8/6 à 9/ „any“, 6 d. mere for Hamburg. Fra Taganrog til Christiania er sluttet til 9/3 pr. Juni. Donauen næsten livløs; prompt „handy“ Tonnage betinges 10/9 N. C., 11/3 Hamburg, 12/ à 12/3 Danmark.

Middelhavet er fastere, og da der ikke findes mange mindre Baade dernede, har Befragterne maattet tage de større, som de har maattet betale med fuld Værdi. Der er hovedsagelig fragtet for Erts, som betaler 8/ Huelva/Rotterdam eller Antwerpen, 7/ Limona/Glasgow, 6/3 Elba/Glasgow, 7/3 Carthagena/Maryport, 7/ Seriphos/Glasgow, 7/3 Middlesbro, 10/6 à 10/9 Huelva/Charleston eller Savannah, alt med „free despatch“. For Fosfat er sluttet til 6/3 à 6/6 Bona/Rotterdam, 7/3 Antwerpen, 8/ Sfax/Kingslynn; endvidere noteres 6/4½ Bona/Plymouth, 8/6 Sfax/London, 8/9 Antwerpen. Espartofrag-

*) Fremhævet af Indsenderen.

erne er uforandrede paa Basis af 13/ fra Tunis Kysten, eller Bona til Leith, Boness eller Glasgow. Fra Bilbao betales for Erts 4/ Cardiff, 5/ à 5/1½ Glasgow, 5/3 Rotterdam, 4/9 à 5/ Middlesbro, 6/ Maryport.

Nordamerika er fremdeles stille, og der fragtes næsten kun for Træ. For Korn og Bomuld i hele Ladninger, baade fra Golfen og Atlanterhavspladserne, er der slet intet Begær, men der noteres nominelt 32/6 for Bomuld pr. Oktober/November fra Golfhavn til Liverpool eller Manchester. For Træ betales omkring 75/ til U. K. eller Kont., c. 5/ mere for mindre Baade til specielle Pladser, Juni/Juli Aflastning, medens der pr. Oktober/November noteres 85/ til Kontinentet. Kulfragterne er stadig yderst flove, og der er sidst sluttet til 7/6 fra Philadelphia til Vestitalien, men da en „Lockout“ nu truer med at bryde ud, vil Kulafskibningerne maaske snart blive helt stoppede for en Tid, foruden selvfølgelig at Priserne for Bunkerkul i Staterne eventuelt vil stige. De kanadiske Træpladser viser igen mere Liv, og der betales fra St. John til Englands Vestkyst 35/ à 37/6 for Deals pr. Juni/Juli. St. Lawrence giver 1/3 mere, og fra Miramichi kan faas 42/6. For Fosfat er sidst betalt 13/ pr. Juli fra Fernandina til Aberdeen.

La Plata Markedet maa, omendskønt stadig stille, nærmest betegnes som lidt bedre, takket være adskillige Befragtninger til Sydafrika. For Buenos Ayres Lastning pr. Juni kan faas 9/9 à 10/ til U. K. eller Kont., og fra San Lorenzo Grænsen 12/ à 12/6, men pr. Efteraaret fragtes intet. For Quebracho Træ fra Colastine til U. K. eller Kont. er sidst betalt 15/9 pr. Juni.

Østersøen er fastere med en delvis Opgang i Raterne, og især for August og senere Terminer lader det til, at man vil faa højere Fragter at se. Næsten hele Botten er nu aaben, og Begæret efter Tonnage maa nærmest kaldes livligt. Fra Nordbotten kan faas 32/34 Francs D/B. Dealladning Boards til Ghent eller god nordfransk Havn, endvidere noteres Sydfinland/Antwerpen Frs. 28/30, Hudiksvall/Ostende Frs. 32 Boards, Sundsvall/Hull 22/6 D/B. London 24/, Kemi/Westhartlepool 25/, Wiborg/Grimsby 21/. Der er sidst betalt 27/6 D/B. Kemi/Kingslynn, 23/ D/B. B. Skellefteå/London 23/ D/B. Skellefteå og Piteå/Grimsby, Frs. 57½ Mellemsvensk Havn til Alexandria. Fra St. Petersborg er der ingen Bedring for prompte Baade, som kun kan betinge 10½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, medens der pr. medio Juli offereres 1/1½ d. For Smaadampere til Danmark eller Sydsværig kan faas Rm. 10/12 Rugbasis. Riga er højere og noterer nu 22/6 D/B. til London, 21/ Hull eller Grimsby, Frs. 28 Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frs. 30 Rouen, Frs. 18 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent, 7/6 Sleepers, 37/6 Lathwood til Cardiff. Der er intet at faa fra Reval, men Libau noterer 9¾ d. à 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og Windau 10/ pr. Load Props til Boness eller Westhartlepool. Fra Königsberg kan faas 1/ Hvedebasis til London eller Hull, 1/1½ Rotterdam, 1/3 Antwerpen, 5/6 pr. Load Sleepers til Sunderland, 6/9 Plymouth, 5/3 à 5/9 Methil eller Grangemouth. For Erts fra Luleå (store Dampere) betales 5/1½ Rotterdam eller Amsterdam, 5/3 Emden.

Kulfragterne er overalt lavere, og især for Englands og Wales Vedkommende vil Kroningsfestlighederne bringe en Del Forstyrrelser, hvorimod der paa Forthet kun vil være én Fridag, nemlig selve Kroningsdagen. Cardiff betaler 4/6 til Kjøbenhavn, 4/6 à 5/ Stockholm, 4/9 Kronstadt, 4/ Hamburg, 4/9 Lissabon, 5/9 à 6/ Genua, Frs. 7½ Marseille, 6/10½ Venedig, 5/7½ à 5/9 Port Said eller Alexandria, 9/6 Bombay, 6/9 Madeira, 12/6 à 13/ La Plata. Fra Tynen opnaas 3/10½ à 4/ Kronstadt, 3/9 à 4/ Stockholm, 3/10½ Swinemünde, 3/9 Pillau, 4/ Malmø eller Helsingborg, 4/ à 4/6 dansk Provinshavn, 3/6 Hamburg, 5/9 Genua, 6/9 Venedig. Firth of Forth er ret aktiv, men da der smides saa megen Tonnage paa dette Marked, er Raterne lave, som følger: 3/9 à 4/

Kronstadt, 4/ Swinemünde eller Neufahrwasser, 4/ Stockholm, 4/1½ Gefle, 3/10½ à 4/ Riga, 4/3 Kiel eller Flensborg, 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/3 à 4/7½ dansk Provinshavn, 4/4½ Wismar, 4/7½ Rostock, 5/9 Valencia, 6/9 Nizza, 7/ Triest eller Fiume, 13/6 River Plate (nedre Pladser).

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, skriver under 24. Maj, som følger: Vor sidste Beretning var dateret den 15. Marts 1902. Tilbudet af fragsøgende Tonnage er meget reduceret. Logwoodfragterne ere fremdeles uforandrede, og der er kun faa Ordre fremme for Ceder og Mahognitræ fra Cuba. Ikke saa faa Skibe er gaaet i Ballast til Canada for at laste. Der er Efterspørgsel efter Tonnage for Sukker og Melasse til De forenede Stater og Canada, og Træ fra Cuba og Haiti til New York. Sundhedstilstanden paa vor Ø er god. Noteringerne er som følger: Trinidad/London 19/ à 20/ pro mille Kokosnødder, Barbados/St. John \$ 2.3/4 pr. 110 Gallons Melasse i Fade, Montreal \$ 3.1/2, Cuba/Kanalen for Ordre 30/ pr. 50 Kbf. Ceder og Mahogni, Guadeloupe/Nantes Frs. 38 pr. 1,000 Kilos Sukker i Fustager.

Ugens Havarier.

Lydia Millington, Dpsk. af Rostock, har været paa Grund paa Saltholmen. Svitzers bragte Skibet flot.

Royal, Dpsk. af Kiel, har ved Lappegrundens Fyrskib været i Kollision med Dpsk. Fortunatus af Helsingborg. Royal indkom til Helsingør med en Del ovenbords Skade, medens Fortunatus returnerede til Helsingborg.

Marie, Galease af Hveen, har paa Rejsen fra Aalborg til Kjøbenhavn med en Ladning Cement Natten til d. 6. ds. udfor Lappegrundens Fyrskib været i Kollision med Dpsk. Buda af Leith. Marie sank kort Tid efter Sammenstødet og dets Besætning, 2 Mand, reddedes om Bord i Damperen, der landsatte dem i Helsingør.

James, Galease af Gøteborg, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Gefle med Salt paa Grund ved Dragør. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Cimbria, Fiskekutter af Frederikshavn, der havde en Ladning Fisk inde til 400 Kroners Værdi, kom Natten til d. 6. ds. paa Grund paa Venø udfor Struer.

Gylfe, Dpsk. af Malmø, har for Indgaaende hertil været i Kollision med Galeasen Betty af Hveen, der fik en Del Skade. Gylfe ubeskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dansk Skonnert Agent Lagoni, f. T. liggende i Leith, er solgt til et Firma i Glasgow. Prisen siges at være 500 Lst.

Det i vort sidste Nr. omtalte Dpsk. Jona er købt af d'Hrr. Svendsen & Christensen her i Byen.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 31. Maj, ank. til Kronstadt 5. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra W. Hartlepool 2. Juni, best. til Trångsund. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Raumo 2. Juni, bestemt til Råfsö. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Cardiff 31. Maj, best. til Kronstadt. — Erik II, Hveysel, afg. fra Repola 8. Juni, best. til Wiborg. — Knud II, Hansen, afgik fra Blyth 30. Maj, ankom til Kronstadt 7. Juni. — Skjold, Schmidt, afg. fra S. Shields 4. Juni, ank. til Libau 10. Juni. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kronstadt 27. Maj, ank. til Husum 30. Maj. — Ragnar, Holst, afgik fra Riga 31. Maj, best. til Mallegat. Volmer, Riber, afgik fra S. Shields 5. Juni, best. til Libau. — Dan, Tofte, afg. fra Kbhvn. 3. Juni, ank. til Libau 5. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Lübeck 5. Juni, ankom til Riga 8. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra Bristol 30. Maj, ankom til Cardiff 30. Maj. — Svend II, Risø, afgik fra Wearmouth 6. Juni best. til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Dunkerque 5. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Brake 8. Juni, bestemt til Newcastle. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Kronstadt 8. Juni, best. til Rotterdam. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra London 8. Juni, ankom til Hull 9. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 6. Juni, best. til Kronstadt. — Russ, Rasmussen, afgik fra St. Johns 24. Maj, best. til Limerick. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kapstaden 23. Maj.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Grangemouth 11. Juni. — Kamma, Løffler, ank. til Burntisland 10. Juni. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 10. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Rouen 10. Juni. — Elna, Møller, afgik fra Riga 7. Maj. — Therese, Pedersen, ankom til Rouen 7. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Kramfors 7. Juni, best. til Terneuzen. — Niobe, Schmidt, ankom til Ostende 8. Juni. — Nancy, Nielsen, afgik fra West Hartlepool 29. Maj, best. til Archangel. — Nautik, Meinertz, afgik fra Ghent 10. Juni, best. til Methil. — Nordseøen, Gram, afgik fra Kaskø 10. Juni, best. til W. Hartlepool. — Nexos, Sørensen, ank. til Warkworth 9. Juni. — Nora, Jørgensen, afg. fra Rouen 9. Juni, best. til Warkworth. — Neptun, Winther, afgik fra Esbjerg 9. Juni, best. til Piteå. — Nerma, Nielsen, ankom til Kronstadt 10. Juni. — Alfa, Nørby, ankom til Methil 8. Juni.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Honfleur 8. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Leith 10. Juni, ank. til Burntisland 10. Juni. — Fyen, Hansen, afg. fra Burntisland 8. Juni, best. til Swinemünde. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Boness 6. Juni, ank. til Kbhvn. 10. Juni. — Russia, Hansen, afg. fra Kbhvn. 7. Juni, ank. til Helsingør 7. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 4. Juni, ankom til Rotterdam 9. Juni. — Normannia, Erichsen, afgik fra Rouen 5. Juni, ank. til Grimsby 6. Juni.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Christianssand 6. Juni, ank. til Skien 8. Juni. — Patria, Lund, afgik fra Libau 3. Juni, ankom til London 9. Juni. — Gratia, Andersen, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, ankom til Riga 10. Juni.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Dunston 5. Juni, ank. til Kbhvn. 9. Juni. — Britannia, Poulsen, afgik fra Dunkerque 5. Juni, ankom til Hull 6. Juni. — Caledonia, Fisker, afg. fra Riga 3. Juni, ank. til Dordrecht 9. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 7. Juni, best. til Nordmaling. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Kbhvn.s Red 11. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Garston 3. Juni. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til W. Hartlepool 9. Juni. — Jømsborg, Kühl, ank. til Ny Karleby 30. Maj. — Kronborg, Eriksen, afgik fra New York 30. Maj, bestemt til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Methil 10. Juni, best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 6. Juni, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, ank. til Kronstadt 9. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Uleåborg 8. Juni. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Kronstadt 9. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Dieppedalle 10. Juni. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Rotterdam 10. Juni, best. til Grimsby. — Marselisborg, Andersen, ankom til Taganrog 9. Juni. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 10. Juni, best. til Calais. — Tu-

borg, Mathiesen, afg. fra Galatz 26. Maj, best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra St. Vincent 9. Juni, best. til Cardiff.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 6. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Brahestad 5. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 4. Juni, best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Burntisland 8. Juni, bestemt til Aarhus. — Agnete, Jensen, ankom til Kbhvn. 5. Juni. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 7. Juni. — Alice, Hansen, ank. til Aarhus 7. Juni. — Ajax, Brorson, ank. til Riga 5. Juni. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 8. Juni. — Nauta, Madsen, afgik fra Grangemouth 7. Juni, best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afgik fra Riga 4. Juni, best. til W. Hartlepool.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Hull 9. Juni. — Thorvaldsen, Predbjørn, ankom til Boness 9. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 3. Juni. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til London 6. Juni. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kronstadt 9. Juni, best. til Amsterdam. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 7. Maj.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Perim 26. Maj. — Sentis, Koren, ankom til Singapore 5. Juni.

Ærs. Gæa, Knudsen, ank. 7. Juni til Kbhvn. fra Horsens.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, passerede Kbhvn. 8. Juni. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Terneuzen 10. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, passerede Kbhvn. 9. Juni. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Karleby 8. Juni. — H. C. Andersen, Tilly, passerede Kbhvn. 7. Juni. — G. Koch, Jørgensen, laster i Newcastle. — Hans Poulsen, Klaaborg, passerede Kbhvn. 9. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kramfors 9. Juni, best. til Rotterdam. — London, Bom, ankom til Lovisa 7. Juni. — Paris, Nielsen, ank. til Ny Karleby 6. Juni.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Burntisland 10. Juni. — Clara, Jensen, ankom til Grangemouth 5. Juni. — Kai, Thomsen, afg. fra Søderhamn 6. Juni best. til Leith.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Riga 6. Juni. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Newcastle 5. Juni, bestemt til Riga.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Tyne 8. Juni.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Rosa, Brinck, ank. til Laguna 31. Maj fra Progreso. — Hans, Jensen, ank. til Capetown 29. Maj fra Rio Janeiro. — Lenita, Clausen, prajet 23. April paa 3^o S. 29^o W. fra Marseille til Reunion. — Prins Valdemar, Beck, afgik fra Taltal 2. Juni til Rotterdam. — Dorane, Sigurdson gik til Søs fra Elben 5. Juni til Santos. — Doris Brodersen, Hansen, afg. fra Timaru 28. April til London. — Bertha, Nørholm, ank. til Bridgewater 5. Juni fra Rio Grande. — Laura, Callesen, ank. til St. Thomas 8. Juni fra Altona. — Casma, Sonnielsen, ank. til Philadelphia 8. Juni fra N'go (Ny Caledonien).

Fans. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, afgik 1. Juni fra Port Delgade til St. Petersburg. — Mary, Lydom, ank. 6. Juni til Charlestown fra Halmstad.

Rønne. Castor, Clausen, ank. til Riga 2. Juni. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 31. Maj. — Prøven, Bidstrup, ank. til Kalmar 1. Juni. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 2. Juni. — M. Christiansen, Bager, ank. til Hammerfest 1. Juni. — Cathrine, Hansen, ank. til Nakskov 3. Juni. — Hermod, Grønwald, ank. til Flensborg 4. Juni. — Bornholm, Jensen, ank. til Swinemünde 4. Juni. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 4. Juni. — Gudmund, Borbye, ank. til Kiel 5. Juni.

Svendborg. Hansine, Nielsen, ank. til Helsingfors 2. Juni. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Drøbak 4. Juni. — Solon, Nielsen, ank. til Wasa 4. Juni. — Skirner, Pilegaard, ank. til Middlesbro 4. Juni. — Brage, Hansen, ank. til Dover 5. Juni. — Marie, Hermansen, ank. til London 5. Juni. — Niels, Hansen, ankom til Porsgrund 6. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Raumo 4. Juni. — Valdemar, Andreasen, ank. til Newcastle 5. Juni. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Rotterdam 5. Juni. — Mine, Møller, ank. til Høganæs 6. Juni. — Slesvig, Mikkelsen, ankom til Anstruther 6. Juni. — Lyø, Jensen, ank. til Wemyss 4. Juni. — Hertha, Hansen, ank. til Christinestad 4. Juni. — Samson, Hansen, ankom til Kings Lynn 4. Juni. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Helsingfors 5. Juni. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestene 6. Juni. — Roma, Jensen, ank. til Umeå 6. Juni. — Fylla, Rasmussen, ank. til Kings Lynn 7. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Kalmar 8. Juni. — Sophie, Jensen, ank. til Grangemouth 7. Juni. — Phønix, Nielsen, ank. til Leith 9. Juni.

Ærø. Hans, Folmer, ank. 2. Juni til Leith. — Astræa, Svane, ank. 3. Juni til Poole. — Niels Juel, Nielsen, passerede Cape Spartel (Tangier, Marokko) 12. Maj paa Rejse fra Marseille til Progresso. — Alberttha, Kromann, ank. 3. Juni til Stugsund. — Marie, Kromann, afg. 3. Juni fra Kjøbenhavn. — Anna, Johansen, ank. 2. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Königsberg til Brideport. — Juliane, Christensen, ank. 4. Juni til Nystad. — Atlantic, Rasmussen, ank. 5. Juni til St. Louis. — Hebe, Clausen, afg. 3. Juni fra Dysart til Island. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 5. Juni til Pillau. — Marie, Boye, ank. 5. Juni til Faxe. — Sylphe, Petersen, ank. 6. Juni til Folkestone. — Dana, Carlsen, ank. 5. Juni til Nantes. — Familiens Haab, Petersen, afg. 4. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Ellen, Hansen, ank. 4. Juni til Kjøbenhavn fra London. — Ellen, Svendstrup, ank. 5. Juni til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 6. Juni til Kjøbenhavn fra Marstal. — Anna, Madsen, ank. 6. Juni til Halmstad. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 6. Juni til Rønne. — Marthing, Friis, afg. 2. Juni fra Port Madoc til Harburg. — Svanen, Møllmann, afg. 3. Juni fra Port Madoc til Stettin. — Thekla, Andersen, afg. 5. Juni fra Middlesbrough til Laurvig. — Union, Mortensen, ank. 9. Juni til Middlesborough. — Abba, Petersen, ank. 8. Juni til Cardiff. — Vera, Hansen, afgik 6. Juni fra Blyth til Faxe. — Aurora, Poffler, ank. 8. Juni paa Kjøbenhavns Red. — Marie, Rasmussen, ank. 7. Juni til Kjøbenhavn. — Union, Christensen, ank. 7. Juni til Kjøbenhavn. — M. Hay, Petersen, ank. 8. Juni til Rudkjøbing. — Caroline, Madsen, ank. 7. Juni til Kjøbenhavn fra Nykjøbing p. Sj. — Maren Christine, Svinding, ank. 7. ds. til Kjøbenhavn. — Nicolines Minde, Schøslær, afgik 7. Juni fra Kjøbenhavn til Ærøskjøbing. — Gertrud, Jørgensen, ank. 6. Juni til Ramsgate fra Kalmar. — Johanne, Østermann, pass. 6. Juni Dungeness for østg. — Noah passerede 5. Juni Portland Bill for vestg. — Uffo, Grube ank. 9. Juni til Rønne.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 9. Juni til Halmstad fra Göteborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere 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 Fyrerne, ere 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 12 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Skagerrak. Skagen. I Slutningen af Juni 1902 ombyttes Lodsdamperen ved Skagen midlertidig med en Lodsdaekbaad.

Sundet. Fyrskibet „Lappe-Grund“ N. En Skonnert, sunken i 16 Fv. Vand, c. 8 Kbl. N. 18° V. fra Fyrskibet „Lappe-Grund“, er uskadeliggjort.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Karlskrona. Skærgaard. Långöreløden. Ved 7 Fods Grunden S. for den røde Anduvningsvager for Farvandet til Långören er udsat en Stage med Kryds.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Sundsvall er Fyrskibet „Sydostbrodden“ atter udlagt paa Station den 5te Juni, og ifølge Telegrammer fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Vestra Banken“ atter udlagt paa Station den 7de og „Grepén“ den 8de Juni 1902.

Bottniske Bugt. Norra Qvarken. Husum. N.-Grænsen for Husum Fyrs hvide Lysvinkel skal forandres fra N. 80° Ø til c. N. 89° Ø.

Tyskland. Stettiner Haff. Ziegenort. Det N.-lige Havneindløb til Ziegenort er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig spærret.

Kieler Havn. Fra 9de Juni—1ste August 1902 afholdes Skydeøvelser i den N.-lige Del af Wiker Bucht. Pladsen begrænses mod V. og N. af Kysten fra Vossbrok Skov til Friedrichsort Lazareth, i S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlsads.

Fra 28de Juli—30te August 1902 afholdes Skydeøvelser i Strander Bucht. Pladsen begrænses i NV. og N. af Kysten fra Skiverne ved Kaltenberg til Bülk, mod NØ., Ø., SØ. og S. af gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlsads.

Kiel. I Kieler Havn ere følgende Fortøjtønder udlagte: Nr. 26 paa 54° 21' 48" N. Br. 10° 9' 57" Ø. Lgd. Nr. 27 paa 54° 21' 45" N. Br. 10° 9' 43" Ø. Lgd. Nr. 28 paa 54° 21' 56" N. Br. 10° 9' 55" Ø. Lgd. Den N.-ligste og den S.-ligste

af de tre uden for Holtenau Kulhavn liggende Fortøjtønder ere inddragne. Ved Friedrichsort har Fortøjtønderne Nr. 30 og 29 nu Nr. 50 og 49.

NV. for Ellerbeck og uden for Schwentine Munding er Tønde Kiel 7 flyttet til 54° 20' 9" N. Br. 10° 10' 13" Ø. Lgd., og Tønde Kiel 8 til 54° 19' 43" N. Br. 10° 9' 43" Ø. Lgd. I Linien mellem Tønderne er Dybden 32 Fod.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän Skjærgaard. Stora Homborgö. Farvandet mellem Stora Homborgö og Fastlandet er nu afmærket med 16 Tønder.

Norge. Rauser Ø. SV. for Sydostgrunden Ø. for Rauser er funden to Boer med 5 Fv. Vand, paa 58° 59' 6" N. Br. 10° 18' 54" Ø. Lgd. og 58° 59' 7" N. Br. 10° 19' 25" Ø. Lgd. En rød Boje med Stage er udlagt 4 Kbl. SV. for Boerne i 25 Fv. Vand paa 58° 59' 2" N. Br. 10° 19' 16" Ø. Lgd. Stagen ved SV.-Siden af Sydostgrunden er flyttet til det Lægeste af Boen, paa 58° 59' 21" N. Br. 10° 19' 40" Ø. Lgd.

Sandefjord. Kisteholmen. Vittenskjul. I 1902 flyttes Kisteholmen Fyrlampes Ø.-lige Lysgrænse fra S. 31° Ø. til c. S. 28° Ø, da der 4 Kbl. VSV. for Sydostgrunden er funden en 16 Fods Bo.

I Vittenskjul Fyrlampe deles den S.-lige grønne Vinkel i en rød Ø.-lig og en grøn V.-lig, saa at Grænsen mellem disse gaar Ø. om Slepå og V. om Svea.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Arkangel Bugt. Intzi. Et hvidt, fast Fyr er tændt c. $\frac{2}{3}$ Kml. N. for Landsbyen Intzi. Flammens Højde: 111 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Rødt, 54 Fod højt Fyrtaarn. Linseapparat af 3die Orden. 65° 58' N. Br. 40° 43' Ø. Lgd.

Norge. Ulla. I 1902 indsættes i Ulla Fyr en rød Vinkel fra S. 86° Ø. til S. 73° Ø. og en hvid Vinkel fra S. 73° Ø. til S. 70° Ø. over Ullasund.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Vindsignalet ved Cuxhaven gives atter.

Brunsbüttel Red. Paa Brunsbüttel Red er Dybden i Nærheden af Spirtønde d. aftagen 3 & 6 Fod.

Jade. I Jade ere Spidstønderne nu forsynede med Topbetegnelse.

I Heppenser Farvand er 3 Kbl. fra Vosslapp Baake udlagt en rød Boje. Den afmærker en undervands Vandstandsmaaler. Det er forbudt at ankre indenfor $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Bøjen. 53° 35' 30" N. Br. 8° 8' 26" Ø. Lgd.

Holland. Zuiderzee. Vraget, der laa sunket paa 52° 27' 40" N. Br. 5° 40' 54" Ø. Lgd. er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Enkhuizerzand. Vraget paa Enkhuizerzand NØ.-Ende er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Stumtpønde Nr. 1 med afkortet Kegel flyttet og ligger nu i 32 Fod Vand. 51° 59' 16" N. Br. 4° 4' 55" Ø. Lgd., og Stumtpønde Nr. 2 i 21 Fod Vand. 51° 59' 4" N. Br. 4° 5' 36" Ø. Lgd.

Aardappelengat og Nieuwe Rotterdamche Waterweg. I Aardappelengat er Dybden 17 $\frac{1}{2}$ Fod. Zuiden kan besejles med et Dybgaende af 22, Farvandet S. for Maasluis med 21 og Hoorn med 25 $\frac{1}{2}$ Fod.

England. Tyne. Skonnerten „Atrato“ er sunken i 5 $\frac{3}{4}$ Fv. Vand, $\frac{1}{2}$ Kbl. N. for Hovedet af S.-Pieren ved Indløbet til Tyne. Vraget er afmærket med et Fartøj med grønt Flag og om Natten med to hvide Lanterner, vandret for hinanden.

Skotland. Peterhead. Ved Indløbet til Peterhead N.-Havn er opført et nyt Fyrtaarn, hvortil vises et grønt, fast Fyr. 57° 30' 30" N. Br. 1° 46' 0" V. Lgd.

Kinnairdhead. Kinnairdhead løde og hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sekunder viser Et-Blink. Under Arbejdet tændes et midlertidigt rødt og hvidt, fast Fyr, men med mindre Lysstyrke end det nuværende. 57° 41' 52" N. Br. 2° 0' 10" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. Den grønmaalede Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, S. for Vraget af „Shagbrook“, er flyttet N. hen i Linien, Fyret paa Havre N.-Mole overet med Tønde Nr. 11. 49° 28' 45" N. Br. 0° 5' 41" Ø. Lgd. Den grønne Spidstønde N. for Vraget er inddragen.

England. Channel Islands. Jersey. Gorey. En lille Klippegrund, med 6 Fod Vand over ved Springtids Lavvande, er funden ved Indløbet til Gorey, fra Equerrière Rock Baake i S. 6° Ø. og fra Ecureuil Rock i N. 61° Ø. 49° 11' N. Br. 2° 0' V. Lgd.

Spithead. Fra den 20de Juni 1902, da Skibene begynde at samles til Flaaderevuen paa Spithead, skulle alle Skibe

til og fra Southampton eller Solent gaa S. om Orlogsskibene og S. om Ryde Middle. En Tønde udlægges paa N.-Enden af Sturbridge-Ground. Mellem Fort Nomas og Cowes maa intet Skib gaa med mere end 8 Miles Fart.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. St. Mathieu og Trézien. I 1902 udvides den kraftige Lysvinkel i St. Mathieu Fyr fra 2° til 5°, hvis Midte ligger i N. 21½° V., og i Trézien Fyr fra 6½° til 12°, hvis Midte ligger i S. 7½° V. De nye Fyr kunne brænde til Forsøg.

Gironde. Talais. Talais Fyrskib er for en kort Tid ombyttet med et Fyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr.

New Brunswick. St. John. Fra den 15de Juni 1902 falder Tidskuglen paa Toldbygningen i St. John Kl. 1 Em. efter Tiden paa 60° V. Lgd., eller Kl. 5 Greenwich Middellokkeslet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. New Bedford. Det kendelige Rørstillads ved Fairhaven, som holdt overet med Egg Island Baake ledede midt i Løbet til Buller Flat Fyr, er forsvundet.

Fyrskibet „Shovelful Shoal“ Nr. 3 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 9 inddraget.

Connecticut. Bridgeport Harbor. Vraget, der laa sunket ud for Bridgeport Harbor, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

New York. East River. I East River er 16 Fods Pladen ud for Twentysixth Street borttagen til 19 Fod, og om faa Uger vil Dybden være 25 Fod. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde ved den er inddragen.

Man-o'-War Rock og Revet ud for Third Street i New York ville om kort Tid være borttagne.

New Jersey. Schrewsbury River. I Schrewsbury River er paa Northwest Point Baake Nr. 2 a tændt et rødt, fast Fyr, paa Goose Neck Point Baake Nr. 11 et hvidt, fast Fyr og paa Cooks Sedges Baake Nr. 13 et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Duc d'Albe paa S.V.-Enden af Grundene ud for Cooks Sedges. Flammens Højde for de tre Fyr: 12 Fod.

Five Fathom Bank Ø. Den 11te Maj. Et Vrag med en Mast 20 Fod over Vandet, 12 Kml. N. 60° Ø. fra Fyrskibet „Five Fathom Bank“.

Den 7de Maj. Et Vrag med en Mast 20 Fod over Vandet, 6 Kml. S. 60° Ø. fra Fyrskibet „Northeast End“.

North Carolina. Den 15de Juni 1902 udlægges Fyrskibet „Frying Pan Shoal“ Nr. 1 atter paa Station og Reservefyrskib Nr. 29 inddrages.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Mississippi. Pascagoula River. Følgende Ledebaaker ere opførte i Nærheden af Lowry Island, og lede i den gravede Rende i Pascagoula River.

Bayou Chamier. Forbaaken er en sort, 30 Fod høj Pæl med Ballon, 3, Kml. N. 14° V. fra East Pascagoula River Fyr. Bagbaaken er en sort, 44 Fod høj Pæl, 180 Alen S. 1° Ø. fra Forbaaken.

Lowry Island. Forbaaken er en sort, 44 Fod høj Pæl med Ballon, 3, Kml. N. 14° V. fra East Pascagoula River Fyr. Bagbaaken er en sort, 44 Fod høj Pæl med Ballon, 150 Alen S. 17° V. fra Forbaaken.

Louisiana. Head of Passes West Jetty. Det hvide, faste Fyr paa V.-Siden af West Jetty N.-Ende er ødelagt og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændt 75 Alen sydligere. Flammens Højde: 15 Fod.

Cuba N.-Kyst. Jutias Cay. Jutias Cay Fyr har en Flammehøjde af 126 Fod. Taarnet er c. 140 Fod højt, gult og sort vandret stribet. 22° 42' 27" N. Br. 84° 1' 49" Ø. Lgd.

Gobernadora Point. Gobernadora Point Fyr har en Flammehøjde af 125 Fod. Taarnet er c. 140 Fod højt, gult og sort vandret stribet. 22° 58' 48" N. Br. 89° 13' 31" V. Lgd.

Cienfuegas. Colorados Point. I Cienfuegas er Havnetiden 9t. 24m. Misvisningen er 1° 45' Ø. Colorados Point ligger paa 22° 1' 58" N. Br. 80° 26' 32" V. Lgd.

Porto Rico V.-Kyst. Mayaguez Harbor. Inner Manchas Shoal. Klokketønden ved Inner Manchas Shoal er sort.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Brasilien. Parana. Paranagua. SØ-Enden af Grunden Dos Ciganos paa Paranagua Barre har flyttet sig 1¼ Kbl. N. efter. Den røde Tønde ved Grundens Yderende er flyttet N. efter, saa at det S.-lige Løb er udvidet.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Mirim Lagune. I Mirim Lagune ere alle Hindringer borttagne. Lagunen er nu afmærket med 5 Baaker og 2 Tønder.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Ved Marseille findes Redningsapparater saaledes: Ved Havnen Mourrepiave en Redningskanon, ved La Joliette en Redningsbaad, en Redningskanon og et Redningsgevær, ved Vieux-Port et Fartøj med Redningsraket ved Batteriet Pharo. Lodsvesenet har et Redningsfartøj i Vieux-Port. Endelig har Compagnie Chambon en Redningshvalbaad.

Italien. Civitavecchia. Fyret paa SØ-Enden af Tværmolen ved Civitavecchia er et hvidt, fast Fyr med Blus hver 40 Sekunder, hvidt fast Fyr, 28s., Blus 12s. Spidstønden uden for Yderenden af den ødelagte Mole er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. Ved Catania er det grønne, faste Fyr paa Hovedet af den indre Mole forandret til et hvidt, fast Fyr. Paa Yderenden af Broen i den V.-lige Del af Porto Nuovo er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Graa Fyrpæl.

Tunis. Sidi el Reis. Paa Sidi el Reis Ankerplads ligger en 10 Fods Klippe 11½ Kbl. N. 58° V. fra Sidi el Reis Grav. 36° 46' 32" N. Br. 10° 32' 18" Ø. Lgd.

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

Forindien. Hindustan. Kundari Island. Den 1ste August 1902 ombyttes det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Kundari Island med et Lynfyr, der hver 10s. viser To-Lyn, Lyn 1/4s., Mørke 2 1/4s., Lyn 1/4s., Mørke 7s. Lyset er rødt fra S. 1° V. til S. 24° Ø., hvidt iøvrigt over Farvandet. Flammens Højde: 148 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Linseapparat. 18° 42' N. Br. 72° 48' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Riouw Arkipelag. Riouw Stræde. Panrif. Baaken paa NØ-Kanten af Panrif i det N.-lige Indløb til Riouw Stræde har nu en sort afkortet Kegel paa Toppen.

Sumatra Ø.-Kyst. Batoe Bara Rivier. I Batoe Bara Rivier skal Afmærkningen forandres saaledes, at man for Indgaaende, naar den sorte Baake med Ballon er passeret, har tre Baaker med hvid Ballon om Styrbord og 3 Baaker med sort afkortet Kegel om Bagbord. 3° 14' N. Br. 99° 35' Ø. Lgd.

Korea S.-Kyst. Shadwell SV. En 3 Fods Grund ligger 3/5 Kml. N. 7° Ø. for den lille c. 330 Fod høje Ø., der ligger uden for Øen Shadwell. 34° 45' 3" N. Br. 128° 22' 40" Ø. Lgd.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskijs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1½ til 4 H.s. K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1½ H.s. K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Starste Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

En forhenværende Koffardi-Kaptajn

i en ikke for fremrykket Alder, der disponerer over mindst 3000 Kr., søges til Deltagelse i en Forretning, hvortil hans tidligere Virksomhed gør ham godt skikkert. Da Forretningens Ejer er en ældre Mand, er det Meningen, at Vedkommende senere skulde overtage denne.

Billet mrk.: „Forretning Nr. 1“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Kjøbenhavns Børskurs d. 11. Juni 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Danmark		69	70 ¹ / ₂
Norden	99 ³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Kjøbenhavn	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
Carl		40 ¹ / ₂	41
Dannebrog		82 ³ / ₄	83 ¹ / ₄
Skjold		54	54 ³ / ₄
Urania		39 ¹ / ₂	40
Union		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		83 ¹ / ₄	84
Østasiatiske	98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Østersøen		100	102
Nordsøen	42	42 ¹ / ₂	44
Torm		—	—
Vesterhavet		96	101
Gorm		—	—
Inga		88	85
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		70	90
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		99 ¹ / ₂	102
5 ⁰ / ₁₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		99	100
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.	89 ¹ / ₄	89 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.		91 ¹ / ₂	92
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..	96 ³ / ₄	96 ¹ / ₂	97
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		99	100
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.		91 ¹ / ₂	91 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —	97	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 —		91 ¹ / ₂	93
Aktier.			
Nationalbank		146	146 ¹ / ₂
Privatbank		120	120 ¹ / ₄
Landmandsbank		117	117 ¹ / ₄
Handelsbank		121	121 ³ / ₄
Grundejerbank		107	108
Burm. & Wain		78 ¹ / ₂	79 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		92	94
Sukkerfabr.	114 ¹ / ₄	113 ³ / ₄	114 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂	106 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 10. Juni 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.21	18.18
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Juni 1902.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.20
5% Rumænske Stats	96.60
4% — — 1890	88.25

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

„Foren. Dampskibsselskab“ 14,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 16,000, „Kjøbenhavn“ 6,000, „Carl“ 4,000, „Østasiatiske“ 26,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Damptrawlere til Salg.

Vi har i Øjeblikket til Salg 6 smukke Jærn **Damptrawlere**, alle „handy“ Baade, c. 100 Fod lange, Compound Maskiner 45 H. K.

Baadene ere fuldstændig „up to date“, med alle de nyeste Indretninger til Fiskeri, helt igennem i udmærket Stand og vel holdte. Kan nemt indrettes til Sildefiskeri. Sælges enkeltvis eller samlede til gangbare Priser.

Alle nærmere Oplysninger faas hos:

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.: Massey, Hull.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Hotel Royal i Vejle. 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 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1902.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. T. Formand.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møjlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Aalborg
Brøndums
Akvavitter.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	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 Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhaling-plads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dyb-gaaende og den Distance, der lods-es, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkom-mende 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.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dyb-gaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dyb-gaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt, Maskinværksted, Køhaling-plads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havne-plads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Røden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod. b) gennem Rødsand ved Østte Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ & 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 & 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 & 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.82, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33 % mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Damper.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton. Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksibbyggerier. Ophalerbeddinger, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træsksibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skipsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden-skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livsstillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Op-giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres. Rabat for d'Herrer Skibrestauratører

Filial:


St. Strandstræde 43.

AALBORG MARGARINEFABRIKS
Ny Opfindelse,
som har vakt saa enorm Opsigt blandt Sagkyndige, bestaar deri, at Margarine fremstillet efter denne Metode, hverken ad fysisk eller mikroskopisk Voj kan skølnes fra Natursmør.
Den ny Vare bringes i Handelen under Mærkerne:



Thor

med 12% Smarfedt
à 77 Øre pr. Pund.



Nori

med 2% Smarfedt
à 63 Øre pr. Pund.

Eneste øksterende Margarinekvaliteter, som selv til varme Drikke smager som Smør og som i rart Tilstand kan bruges til Gemyser.
Faas overalt.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-arbejde **solidt og billigt.**

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.
Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen

Den internationale Søfarts-Kongres i København 1902.

L'Association internationale de la Marine afholder sin aarlige Kongres i København i Dagene fra Onsdag den 9. til Mandag den 14. Juli (inkl.) under Forsæde af sin Præsident, Hr. J. Charles Roux.

Møderne afholdes i det danske Landstings Lokaler.

Forhandlingerne aabnes med en Højtidelighed Onsdag den 9. Kl. 10 Form. Diskussionsmøder afholdes Onsdag den 9. Kl. 2; Torsdag den 10. Kl. 10; Fredag den 11. Kl. 10 og Kl. 2; Lørdag den 12. Kl. 10; Slutningsmødet finder Sted Mandag den 14. Kl. 10.

Forhandlingsæmnerne ere: I. **Meteorologi** (med særlig Henblik til Søfarten, Jordmagnetisme). II. **Søterritoriet**. III. **Havfiskeriet** („Prinsesse Alice“s sidste Undersøgelser; Dampfiskeri, Trawling; Fiskerfartøjers Lanterneføring; Foranstaltninger til at hævme Salg af Spiritus til Fiskere; Fiskeriets Historie i de nordlige Have m. m.). IV. **Spørgsmaalet om en international diplomatisk Søfartskonference. Union Maritime. Det permanente internationale Søfartsbureau.** (Rorkommando, Lanterneføring; Skibsmaaling; Ladelinie; Synsprøve; Signalvæsen; internationale Karantæneforhold; Telegrafering og Telefonering uden Traad m. m.). V. **Bassiner til Forsøg over Vandets Modstandskraft mod Skibsskrog.** VI. **Foranstaltninger til Sikring af Skibes Synkefrihed.** VII. **Forbedring og Udstyring af Havne.**

Under Forhandlingerne benyttes det franske, engelske, tyske og danske (svenske og norske) Sprog. Tolke i de forskellige Sprog ville være til Stede.

Afhandlinger over de ovennævnte Æmner ville endnu kunne modtages inden den 15. Juni, men maa indsendes paa fransk, engelsk eller tysk. Afhandlinger over andre Æmner vedrørende Søfarten, og som have en international Karakter, ville ogsaa kunne modtages efter Komiteens Skøn. Opfindelser vedrørende Detailler ved Skibes eller Skibsmaskiners Konstruktion eller Udrustning ville ikke kunne foredrages paa Kongressen, men Tegninger eller Modeller til saadanne ville kunne udstilles i Kongressens Lokaler efter Komiteens Skøn.

Alle Afhandlinger ville foreligge trykte ved Kongressens Aabning; de ville ikke blive oplæste, men Møderne ville udelukkende blive anvendte til Diskussion over Afhandlingerne samt over de Resolutioner, som maatte blive foreslaaede.

Til Adspredelse og Oplysning for Kongressens Medlemmer ville følgende Udflugter og selskabelige Sammenkomster efter Indbydelse af den lokale Komite finde Sted: Tirsdag den 8. Juli Kl. 9 Efterm. en tvangfri Sammenkomst i Koncertpalæets Lokaler. — Torsdag den 10. Juli Kl. 2 Besøg i Københavns Frihavn; eventuelt Afgang derfra med en Dampfærge til Helsingør; Middag paa Marienlyst. — Fredag den 11. Juli Aften Fest i Tivoli. — Søndag den 13. Juli Kl. 7 Efterm. Festmiddag paa den kgl. Skydebane i København.

Kontingentset for Deltagelse i Kongressen, som ogsaa indbefatter Deltagelse i ovennævnte Festligheder, er for en enkelt Person (Herre eller Dame) 15 Kr.; for Aktieselskaber, Foreninger og Institutioner 40 Kr., hvorved sidstnævnte erholde Ret til at være repræsenterede af tre Medlemmer.

Man er herved med det samme Medlem af Associationen for indeværende Aar og har Ret til at deltage i Diskussionen under Kongressen samt til at erholde alle Publikationer.

Indmeldelser, indeholdende fuldt Navn, Stilling o. s. v., ledsagede af de angivne Beløb, modtages indtil den 15. Juni af Hr. Kommander Mü n t e r, Upsalagade 26, København Ø.

Medlemskort ville derefter blive tilsendte. Disse Kort give Lettelser paa de fleste udenlandske Jærnbaner samt paa herværende Hoteller, om hvilket Oplysning senere vil blive tilstillet.

Komiteen til Modtagelse af Kongressen vil aabne et Bureau i Rigsdagens Lokale fra den 1. Juli.

Formanden for Modtagelses-Komiteen

V. Oldenburg,
Københavns Overpræsident.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsøns Eftfgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

LANDMANDSBANKEN

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

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED
NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.
TELEFON 7940.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det enes-
te Middel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Det østasiatiske Kompagni.

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

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

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.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Jagt „Martha“,

17⁶²/₁₀₀ Tons, ligger til Salg i Svendborg Havn. Kan købes billig. Ejler: **N. Poulsen, Kjørteminde.**

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

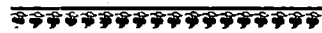
Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.
Telegrams: CHRISTENSEN.



Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.
Reparation udføres omhyggeligt.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybygninger og Reparationer.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr -Adr.: Lund.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.
Befragtningsforretning.
**Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.**
Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.
Telegramadresse: „ROLF“.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Havnens Urtækram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

F. Kriel,
Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglegaardshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

P. Schous

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

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

H. Steensen
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „**3 Stjerne**“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
 Teknisk Forretning.
 Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hælder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

INDHOLD: De franske Søfartspræmier. — Vægtgaranti i Königsberg. — Vor Navigationsundervisning. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

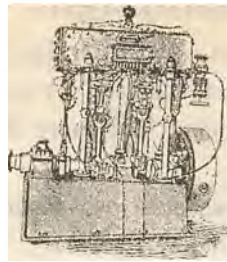
ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'rr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Skib til Salg.

Jagt „Venus“, dr. 14,27, Nett. Reg., bygget 1893, Eg paa Klink, laster 800 Centner, passer udmærket til Stenfiskeri, er billig til Salg.

Carl v. d. Hude,
 Aarhus.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sagkyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 25.

Kjøbenhavn, Torsdag den 19. Juni 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'x76'x24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Rør
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

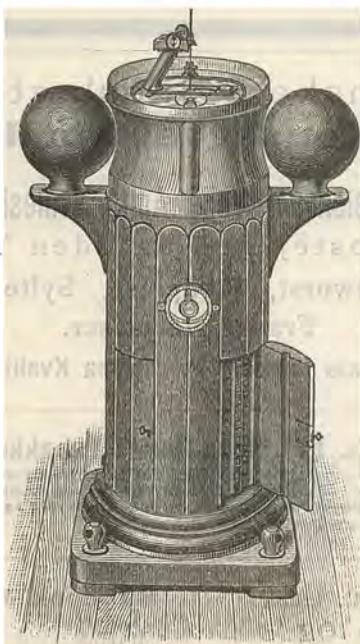
Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet.

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.
Baadskompasser
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale
Spritkompasser
med kurvet eller
Sød Rose med
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Patent Lod-
demaskiner,
komplet.
Azimuth &
Pell-
instrumenter
efter forskellige
Modeller.
Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine
Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter
med Certifikat
fra Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.

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

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af *Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.*

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. Kjøbenhavn.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.

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: See-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.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Babcock & Wilcox
Land- } og Rørkedler
Marine }
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

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

Kjøbenhavn, d. 19. Juni 1902.

Fra Indenrigsministeriet udgik d. 13. Marts i Aar en Bekendtgørelse om „Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe“, og Eksemplarer af denne Bekendtgørelse omdeltes i meget stort Antal til danske Redere og Skibsførere ved Foranstaltning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Allerede for længere Tid siden har vi paa forskellig Maade erfaret, at Bekendtgørelsen i vore Søfartskredse har vakt en meget stærk Misstemning, og naar denne ikke tidligere er kommen til Orde her i Bladet, er Grunden ene den, at vi havde Aarsag til at antage, at der fra Indenrigsministeriet vilde fremkomme en Fortolkning af enkelte af Bekendtgørelsens Bestemmelser, og i hvert Fald en Udsættelse af Tidspunktet for dens Ikrafttræden. Vi imødeser fremdeles, at der fra Ministeriets Side vil blive foretaget Skridt, der noget kan afværge de højst uheldige Følger, den nævnte Bekendtgørelse har haft og vil faa, men overfor den voksende Misstemning mod Bekendtgørelsen, om hvilken man paa anden Plads her i Bladet vil finde et Vidnesbyrd, kan vi ikke længere tilbageholde den Opfattelse af den, der gør sig gældende i Søfartskredse.

Den første Anke, der maa rettes mod Bekendtgørelsen, er, at den fremtræder uklart. Er den en Befaling, „hvorefter alle Vedkommende sig have at rette“, eller er den kun en Vejledning til Søvejsreglernes Forstaaelse, som man kan følge eller lade være at følge, som man vil? Overskriften tyder paa det første, thi der staar „de Lanterner . . . , som skulle*) føres . . .“. Men i Indledningen hedder det, at Ministeriet har fundet sig foranlediget til at bringe til almindelig Kundskab, at visse Artikler i Søvejsreglerne ikke kan anses overholdte, med mindre de anvendte Lanterners Beskaffenhed og Anbringelse fyldestgør de angivne Fordringer, der i alt væsentligt er overensstemmende med de, som „Board of Trade“ stiller i England. Dette tyder nærmest paa, at Bekendtgørelsen kun er en Vejledning, en Meddelelse til Efterretning om, hvilke Fordringer der stilles i England — saa meget mere som vi ikke her hjemme har Bestemmelser om Tilsyn med Skibes Lanterner og om Følgerne af ikke at overholde de om disse givne Anordninger, Passagerdampere dog undtagne.

Men hvorledes dette nu end forholder sig, saa maa enhver Reder og Skibsfører gaa ud fra, at naar Ministeriet udsender en Bekendtgørelse, der træder i Kraft straks, saa gør han rettest i uopholdelig at efterkomme den; og ganske bortset fra den foreliggende Bekendtgørelses Hensigt, saa kan det, som fremhævet i omstaaende Indlæg, under en eventuel Retssag have alvorlige Følger at undlade at efterkomme dens Bestemmelser. Vi ser derfor ikke rettere, end at Redere og Skibsførere har handlet ud fra en rigtig Forudsætning, naar de straks har søgt at følge Ministeriets Anordning eller Vejledning, og dette har gennemgaaende været Tilfældet baade i Dampskibs- og Sejlskibsflaaden, for Dampskibenes Vedkommende her i Kjøbenhavn saa meget mere, som Sø- og Handelsrettens Besigtelsesmand har fordret de ny Be-

stemmelser strengt overholdte — med hvilken Beføjelse ser vi ikke. Men hvad betyder nu dette praktisk? For det første stilles Skibenes Ejere overfor en uløselig Opgave, idet det ganske simpelt er umuligt for dem at anskaffe disse Lanterner, der selvfølgelig i lang Tid kun i ganske utilstrækkeligt Antal kan faas hos Leverandørerne. For det andet paaføres der vore Skibe en meget betydelig Udgift; den kan for et enkelt Skib være 5—600 Kr., og det betyder virkelig Udgifter, der særlig i disse Tider føles haardt. Endelig er det for de Leverandører, der ligger med Lager af de gamle Lanterner, en ganske alvorlig Sag saaledes pludselig at faa dem officielt stemplede som ureglementerede.

Det har øjensynlig været Ministeriets Hensigt at bringe de her i Danmark gældende Regler i Overensstemmelse med de engelske, og dette er en saare prisværdig Hensigt. Men de Bestemmelser, Ministeriet i saadan Anledning fastsætter, bør aldrig træde i Kraft uden at der indrømmes en rigelig Frist. Dette har ikke alene Betydning ved Nybygninger og Køb af Skibe, men ogsaa fordi Udgiften ved Forandringen af de gamle Lanterner da fordeles over et større Tidsrum; det siger sig i det hele selv, at det i Bestemmelser af denne Natur udtrykkelig maa siges, at de ikke skal gennemføres pludselig, men først i Løbet af længere Tid.

Men mest alvorlig er dog den Anke, vi fra flere Sider — den fremsættes ogsaa i omstaaende Indlæg — har hørt rettet mod de ny Bestemmelser, nemlig at de ikke er overensstemmende med de, der i Praksis følges af „Board of Trades“ Besigtelsesmænd i England. Vil Ministeriet være Vejleder paa dette Omraade, saa maa man naturligvis kunne gaa ud fra, at dets Vejledning er fuldt ud paalidelig. Vi indskrænker os foreløbig til at konstatere, at det fra kompetente Sider gøres gældende, at dette ikke er Tilfældet. Dette Spørgsmaal maa naturligvis undersøges nærmere, men bekræfter det sig, at de fremsatte Paastande er rigtige, har den hele Sag jo unægtelig en alvorligere Karakter, end man fra først af kunde antage.

Der er ganske sikkert Grund til at ønske gennemført ny og fuldstændigere Bestemmelser for vort hele Besigtelsesvæsen — ogsaa et af de Spørgsmaal, der hviler i den ulyksalige Søfartskommission. Vi kunde da tænke os en Ordning, hvorved Certifikater for Lanterner fra ansete udenlandske Besigtelses-Institutioner uden videre godkendtes her i Danmark, og hvorved Orlogsværftet i Kjøbenhavn ikke blev det eneste Sted i Landet, hvor et Skib kan faa sine Lanterner undersøgt og godkendt. Indenrigsministeriet vilde vinde megen Paaskønnelse, om det søgte denne Sag fremmet, og det har ganske sikkert handlet i den bedste Hensigt, naar det midlertidig har givet Bestemmelser, der tilsigter at sikre, at de Lanterner, der anvendes i vore Skibe, er gode og tidssvarende, hvad alle selvfølgelig er enige om saa vidt mulig bør sikres. Men hvis Ministeriet i dette Tilfælde var gaaet den Vej, det saa prisværdigt har fulgt i de senere Aar, nemlig at raadspørge Skibsfartens Fællesrepræsentation, forinden det traf sin Bestemmelse, havde det undgaaet det beklagelige Fejlgreb, der i hvert Fald nu foreligger. Forhaabentlig vil Ministeriet indse Nødvendigheden af snarest at oprette det.

*) Fremhævet af os.

I det engelske Parlament har de Medlemmer, der er interesserede i Skibsfarten, i disse Dage paa et Møde samlet sig i en Komite. Motivet hertil er den kritiske Stilling, i hvilken den britiske Handelsflaade for Øjeblikket befinder sig, og Formaålet er at paavirke Parlamentet og Ministrene i Søfartsspørgsmaal.

Under Overskriften Svensk Aarspas har vi modtaget følgende:

Naar et Skib gaar fra en svensk til en anden svensk Plads, bliver Skibet forsynet med et „Aarspas“. Skibet er da fritaget for at betale Lastpenge, Fyr- og Baakeafgift og er ikke lodspligtigt.

Et saadant Aarspas er altsaa en god Ting derved, at det fritager os for Udgifter. Man bør imidlertid sætte sig ind i, hvad der staar i dette Aarspas, da det ellers kan blive en dyr Historie for Vedkommende.

§ 70: „Om Skepparen af trængende nød foranlätas att anlöpa utländsk hamn, vare han pligtig att vid återkomsten i svensk farvatten afgå till stapelstad, der tullkammare finnes, ock till tullkammeren afemna märkfulla, upptagande icke allenast från hvilken svensk ort, han först afseglat, ock hvilken utrikes ort, han besökt, utän äfven huruvida han före ankomsten till den utländska orten under resan anlupit svensk hamn, samt genom journal eller sjöförklaring, beedigad af besättningen, styrka, at han, till räddande af fartyg eller last, nödgats söka utländsk hamn, allt vid ansvar af böter från ock med 50 till ock med 500 kronor; ock må skeppare, vid enahanda ansvar, ej till riket medföra andra varor än dem, som bevisligen utgjort hans vid afseglingen inom riket intagna last“.

Man skal altsaa holde sig i svensk Farvand og maa ikke have nogen Forbindelse med andet end Sverrig. Man maa ikke med Baaden ro i Land for at proviantere.

Et lille svensk Skib, paa Rejse fra Loma til Gøteborg, maatte for Blæst og Modvind fra Kattegattet returnere til Øresund. Skipperen roede med Baaden i Land til Helsingör for at proviantere. Han købte desværre ogsaa 10 Liter Brændevin. Skipperen havde ingen Anelse om at have gjort noget ulovligt, og paa Toldvæsenets Forespørgsel forklarede han at have været til Ankers ved Helsingör, hvor han havde været i Land. Af Brændevinen var c. 7 Liter tilbage. Han blev idømt den mindste Mulkt 50 Kr. Hans Forklaringer for Retten og Skibets Ophold har gjort hans Tab større.

Halmstad, den 9. Juni 1902.

C. Andersen,
„Ingeborg“.

Mr. J. H. Leetham, der i mange Aar har været Maskininspektør hos Firmaet Thomas Wilson & Sons i Hull, er udnævnt til Overmaskininspektør i Det forenede Dampskibsselskab her i Byen, hvilken Stilling han vil tiltræde sidst i denne Maaned.

Fra Martinique Farvandet. Kaptajn Svarrer, Fører af 3-m. Skonnert „Maracaibo“ af Fanø, meddeler i et Brev til Hjemmet, at der faldt Støv og Aske ned over Skibet d. 8. og 9. Maj, medens det befandt sig c. 500 Kv. øst for Martinique. — En anden Skibsfører meddeler at have passeret Øen d. 13. Maj uden at bemærke Vulkanudbrud, hvorimod han formener, at Farvandet som Følge af Sænkninger er en Del forandret.

Det er tilladt efternævnte Funktionærer ved Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise at anlægge og bære de dem af den franske Republiks Præsident tildelte Medaljer,

nemlig: Kaptajn A. Brems Pedersen, Fører af Bjærgningsdamperen „Danmark“, Redningsmedalje i Sølv af 1. Klasse; Styrmændene J. Iversen og M. Gabrielsen samme Medalje af 2. Klasse; Dykkerne N. C. Hansen, N. C. Brun, Maskinist J. V. D. Jacobsen, Matroserne J. P. Sørensen, P. Jepsen, C. J. Meyer og H. P. Rasmussen Redningsmedaljer i Bronze.

Formanden for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Kredsafdeling for Øst-Jylland, Kaptajn M. N. Fischer i Vejle, anmoder om, at Deltagerne i Foreningens forestaaende Bestyrelsesmøde og Generalforsamling i Vejle saa snart som mulig direkte til ham anmelder Tiden for deres Ankomst til Vejle samt om de ønsker Hotelplads og da for hvor mange Personer. Vi henstiller ogsaa til dem, der allerede har givet Foreningens Kontor Meddelelse om deres Deltagelse, at give Kaptajn Fischer Underretning.

Vicekonsul i London Julius Clan er udnævnt til dansk Generalkonsul i Rotterdam.

Den ny Lanternebekendtgørelse.

Vi har modtaget følgende:

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts d. A. — der formentlig skulde træde i Kraft samme Dag, i hvert Fald for ny Skibe og de Skibe, som ikke forud havde Certifikat fra Orlogsværftet — angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner og Lyd-Signalapparater, som skal føres i danske Damp- og Sejlskibe, kom utvivlsomt de fleste danske Skibsredere overraskende; det bliver nærmest kun en Brøkdel af de danske Sejlskibes Lanterner, der opfylder alle de i nævnte Bekendtgørelse anførte Betingelser, og som saaledes skal betragtes som ureglementerede.

I Bekendtgørelsens Indledning anføres, at den i alt væsentlig er overensstemmende med de Regler, som indeholdes i Instruktionerne for det britiske „Board of Trades“ Surveyors; det fremgaar imidlertid af disse Instruktioner, at de er ret betydelig afvigende fra de danske, derved at den britiske Institution anfører det som ønskeligt, at Surveyors vil øve deres Indflydelse saavel overfor Redere som overfor Lanternefabrikanter og formaa disse til at rette sig efter de givne Instruktioner, særlig med Hensyn til Glassenes Farver, men at Instruktionerne ikke har tilbagevirkende Kraft; medens den tilsvarende danske Bekendtgørelse ikke finder Søvejsreglerne overholdte, med mindre de anvendte Lanterners Beskaffenhed og Anbringelse fyldestgør de angivne Fordringer. Det fremgaar nu af indhentede Oplysninger, at de britiske Surveyors anerkender ogsaa farvede Glas uden Linser for at være reglementerede. At disse fra hinanden forskellige Instruktioner om Forstaaelsen af de internationale Søvejsregler har kostet danske Rederier ret betydelige Udgifter, turde være indlysende.

Her i Danmark kan paa Orlogsværftet — og kun paa dette ene Sted — erholdes Certifikat for Lanterner, uanset om Lanternebrædder og Lanternedavider er besigtigede og befundne konstruerede og anbragte rigtig, medens der i det britiske Rige er ansat Surveyors i forskellige Distrikter, der giver Møde paa Skibene efter derom stillet Anmodning, oplyser om eventuelle Mangler og giver Certifikat for Lanterner, dog kun under Betingelse af, at saavel Lanterner, Lanternebrædder, Davider

samt øvrige Lyd- og Signalapparater er befundne i Orden. Man skælner ogsaa her den praktiske Fremgangsmaade hos Englænderne fra den tilsvarende danske.

Hvilke Følger de anførte, fra hinanden forskellige Fordringer til Sidelys kan medføre for danske Skibe, illustreres formentlig bedst ved et Eksempel. Et dansk Skib, med Certifikat fra England for sine Lanterner med farvede Glas uden Linser, bliver paa sin Rejse til Danmark oversejlet af et andet Skib, som i sin Søforklaring etklærer ikke at have set det danske Skibs Lanterner (hvad der ikke hører til Sjældenheder i Søforklaringer); mon ikke danske Domstole, under Henvisning til den danske Bekendtgørelse, vil dømme, at Danskerens Lanterner var ureglementerede og frakende ham Erstatning for lidt Skade? Og hvorledes mon Skibets Assurandører vil stille sig til Fordring om Erstatning? I hvert Fald tør man gaa ud fra, at et saadant Tilfælde vil medføre Bryderier, som kunde og burde været undgaaede.

Idet jeg tillader mig at henstille ovenstaaende til Overvejelse, vil jeg fremhæve det som ønskeligt, at danske Skibe snarest atter maa blive ligestillede med andre Nationers, særlig britiske, paa Lanterneføringens Omraade, der dog er et internationalt.

Thurø, d. 10. Juni 1902.

H. A. Hansen.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har modtaget følgende:

Et saa vigtigt Spørgsmaal som vore Navigatørers Uddannelse fortjener sikkert en Gang imellem at drages frem til Drøftelse, og frem for alt drøftes med Alvor; dermed mener jeg, alt overfladisk Skriviери bør undgaaes. Hr. Kaptajn H. P. Berg synes rigtignok at gaa noget overfladisk hen over dette vigtige Spørgsmaal, idet uden videre det nuværende Skolesystem fordømmes og en Statsnavigationsskole erklæres for den eneste Redning for vore mere end tarvelige Navigatører. Men alt, hvad Hr. B. anfører, belyses kun fra én Side; hvorfor ikke ogsaa se den anden?

Naar et saa lille Antal Elever falder igennem, kan det, som Hr. B. skriver, „skyldes Mildhed og Overbærenhed hos Eksamenkommissionen“, altsaa at denne røgter sin Stilling paa mindre heldig Maade, eller ogsaa turde det tyde paa, at Skolerne er meget varsomme med at tildele en Elev Modenhedsattest. Det er sikkert ikke noget let Arbejde for Lærerne at afgøre, om en Elev er moden og i Besiddelse af de Kundskaber, som fordres til Eksamen; blev Lærerne fritagne for denne Modenhedsattest, saaledes at en Elev kunde komme til Eksamen, naar han havde gaaet en vis Tid ved Skolen, saa vilde vi sikkert se adskillige falde igennem, medens paa den anden Side mange „Eksamensmennesker“ vilde gøre en temmelig pæn Eksamen, uden at have særlig grundige Kundskaber. At en stor Del Navigatører dimitteres fra Skolerne, uden at besidde Ævne og Modenhed til at beklæde en Styrmands eller Skibsførers ansvarsfulde Post, skal jeg villig indrømme, men tror Hr. B., at Skolen kan gøre noget ved dette? Skolen kan kun bibringe de unge Søfolk, som i de fleste Tilfælde kun har saa megen Søfart, som fordres for at komme ind paa Navigationsskolen, de forskriftsmæssige teoretiske Kundskaber; at anvende Teorien i Praksis, altsaa blive moden til Førerpost, kan ikke læres ved en Skole; det maa, som tidligere her i Bladet af en ældre erfaren Skibsfører anført, læres om Bord. Det er den

ældre Skibsførerstand, som opdrager den yngre, eller rettere burde gøre det. Men hvordan gaar det i mange Skibe? der lukker Skibsføreren ofte alle sine Styrmande ude fra, hvad der er hans Forretninger. Først og fremmest er alt, hvad der foregaar ved Land, en Hemmelighed for Styrmandene, og dernæst ofte den egentlige Navigering. Mange Styrmande ser i deres Styrmandstid sjældent eller aldrig et Søkort, faar aldrig Lejlighed til at observere eller faar mindste Opmuntring til at prøve noget af, hvad der er lært paa Skolen. Det hænder, at første Styrmand deltager i Navigeringen, maaske 8—10 Aar efter at han forlod Skolen, men hvor mangan 2den eller 3dje Styrmand kan rose sig af, at Skibsføreren har givet ham naadig Tilladelse til at se Kronometret og opfriske lidt af sine Skolekunderskaber? Der vil hengaa en rum Tid, før den fra Skolen dimitterede unge Sømand faar Lejlighed til at bruge sine Kundskaber, og denne Tid forkortes ikke ved at erindre, at for at tage Styrmandseksamen behøves kun 3 Aars Søfart, men for at erhverve Bevis som Styrmand, kræves 5 Aars Søfart, og største Parten af de unge Søfolk søger Skolen med kun 3 Aars Søfart; saa skal de altsaa endnu 2 Aar foran Masten, før de erhverver 2den Styrmands Rang, og naar de naar denne Stilling, har de Haab om en Gang at avancere til første Styrmand, og saa, hvis Skibsføreren tillader det, faa Tilladelse til at deltage i Navigeringen. Hvad nytter det, at Skolen har givet teoretisk Uddannelse, naar den skal glemmes, før den overføres i Praksis?

Endelig skriver Hr. B. om den enorme Udvikling, Søfarten har naaet. Jeg synes ikke, Danmarks Søfart staar tilbage, paa Trods af de daarligt uddannede Navigatører. Eller, betinges en Handelsflaades Udvikling ikke for en Del af flinke og dygtige Navigatører og Søfolk? Er det sidste rigtigt, kan vi ikke klage over vore Navigatører, endda disse, som netop har ført Flaaden under dens enorme Udvikling, har faaet langt tarveligere Uddannelse ved Skolen, end der nu bydes. Hvor mange Førere har Eksamen senere end 1892? det er da i hvert Fald mindste Parten af disse, der har bidraget til Flaadens Udvikling.

I den næste Artikel skriver Hr. B. . . . „den Kendsgerning, at der ikke tages tilstrækkeligt Hensyn til, om Eleverne har Ævner og Modenhed til at udfylde de ansvarsfulde Pladser, som Eksamen giver dem Adgang til, men at de kun bliver underkastede en overfladisk Bedømmelse“ . . . Dette er mig uforstaaeligt. Skolen skal bibringe Eleverne teoretiske Kundskaber og give Modenhedsattest for, at de besidder disse. Er det denne Modenhedsattest, der gives ved overfladisk Skøn? Eksamensresultaterne tyder ikke paa det, men dette Spørgsmaal lader jeg gaa videre til en erfaren Lærer ved en Navigationsskole. Eller mon Hr. B. tænker, at Skolen skal sigte Eleverne og paatrykke hver sit Stempel for, hvad vedkommende skulde bruges til? det synes netop at være Tanken, efter det følgende af Artiklen at dømme; thi: „er det da ikke nødvendigt og naturligt, at der ved Valget af disse Mænd bliver vraget lidt, og at ikke enhver aandelig Undermaaler faar Lov til at paatage sig et Ansvar, der ligger langt over hans Kræfter?“

Jo, sikkert er det nødvendigt at vrage! Men det kan Skolen da ikke gøre; den ansætter jo ikke Navigatørerne i Skibene. Her er det Redere og Førere, som har Ansvar. Hvor mange Rederier forlanger, at Navigatøren har bestaaet 2den Afdeling? og hvor mange undersøger Vedkommendes Eksamenskarakter? Den Ulejlighed gør man sig næppe. Styrmanden mønstres, opfører sig til sin Kaptajns Tilfredshed, anbefales og avancerer efter Tur, eller som det ogsaa ses: Navigatøren sætter en Del Penge i Rederiet eller Skibet og bliver Fører, paa Trods af alle Hensyn til aandelig Modenhed. Den Sag kan ikke vedkomme Skolen, og det vil sikkert fra alle Sider i Sømandsstanden møde kraftig Protest, om Navigations-

lærerne vilde optræde som Dommere over en Navigatørs Kvalifikation, hvortil hører mere end aandelig Modenhed.

Og saa slutter Hr. B. sin anden Artikel med den for ikke Søfolk saa staaende Frase: „at der hører flere Ævner og Kundskaber og mere Udvikling til at være Kaptajn paa en 10,000 Tons Damper end paa et 200 Tons Sejlskib“.

Hvorfor og i hvilke Retninger?

Er Navigeringen af en Damper vanskeligere end af en Sejler? Jeg kan ikke tro det. Damperen kan i de fleste Tilfælde styre de Kurser, han vil, Sejleren sjældent. Maskinen arbejder uden Førerens Indblanding, Sejlkraften fordrer Agtpaaagivenhed. Ved Land bliver Damperen losset og ladet, ofte uden Førerens eller Mandskabets Medvirken, dernæst Ordre hvorhen; Fragt og isvrigt Omkostninger er i de fleste Tilfælde Føreren uvedkommende. I Sejlskibe hviler en stor Del af Driften paa Føreren, han slutter, og han skal gribe til i rette Tid, han opkræver Fragt, og det er sluttelig ham, der faar paa Hovedet, naar Skibet ikke forrenter sig. I Havari og Proces er de nærmest ligestillede. Kun sker det oftest, at Dampskibsføreren overgiver Sagen til Advokater, faar deponeret og damper afsted, medens Sejlskibsføreren oftest selv maa gribe virksomt ind i Sagernes Gang.

Nu endelig kommer Hr. B.s store Lægemiddel for alle Onder: Statsnavigationsskolen.

Lad mig nu fremdrage, hvad Hr. B. har glemt. Regnskabet burde rettes lidt. Jeg finder saaledes ikke opført Renter af Anlægskapitalen 232,000 Kr. Renten maa dog føres som Udgiftspost. Heller ikke finder jeg nogen Afskrivning, og fremfor alt sammenlignes et Regnskab fra 1886 med et andet fra 1901. Kan man gøre Regning paa, at det holder Stik? Vilde det ikke være rigtigt at rette det Regnskab fra 1886 op til Dato, og kan det gøres for mindre end et Tillæg af 20 til 25 pCt.? Hvorledes vil det saa staa til med Overskudet?

Selve den konkurrencefri Statsnavigationsskole, vil den nu virkelig byde, hvad Hr. B. venter? Det bliver vist omtvistet. Ved en saadan Skole faar hver Lærer sit Fag, Pensum og sine Timer, uden egentlig Pres paa sin Gerning. Lærer f. Eks. $\frac{1}{4}$ af Eleverne ikke noget, saa er det ikke Læreren Fejl, thi de øvrige kunde følge med. Ved de konkurrerende Skoler skal Læreren arbejde strengt for at bringe Eleverne fremad. Lærer Eleven ikke noget, saa faar Læreren Skylden; denne kan ikke, som ved Statsnavigationsskolen, indtage en Hørers og Lektiegivers Stilling; Undervisningen ved de konkurrerende Skoler maa for en Del blive Enkeltmandsundervisning. Naturligvis er meget anstrengende og opslidende Arbejde for Læreren. Skolernes Tilgang af Elever tror jeg ikke betinges af at bringe Eleven frem til Eksamen i kortest mulig Tid, men tværtimod betinges Tilgangen af Lærerkrafterne af til Dels lokale Forhold. Jeg tror endog, at den Skole, som holder Eleven længere Tid og derved maaske opnaar bedre Eksamens karakterer, og som tilmed har de bedste Lærerkrafter, har stærkest Tilgang. Det „Par hundrede Kroner“, det vil koste at opholde sig ved en Statsnavigationsskole, vil blive betydelig mere end Eleven nu ofrer paa Opholdet ved en Skole. Mange af vore dygtige Skibsførere er udgaaede fra gamle Sømandsfamilier, for hvem den Sum, et 16 til 18 Maaneders Ophold ved en Statsnavigationsskole vil koste, vil være uoverkommelig at skaffe, og vort Land er for lille til at miste Ævner, der kan komme det til Nytte. Læreren Stilling ved Statsnavigationsskolen vilde utvivlsomt blive behageligere og langt fra saa opslidende som ved de konkurrerende, men (for at bruge Hr. B.s Udtryk), at en hel Stand skal undgælde for nogle faa Navigationslæreres Behagelighed, det er dog virkelig for galt.

Hvad jeg savner i Hr. B.s Artikler, det er Angivelse af Fag, som bør læres eller læres grundigere end nu sker; det er for mit Syn Hovedpunktet og lad det

komme frem til Drøftelse. Lad Redere og Navigatører stille Fordringer; Skolerne har at følge Trop eller gaa til Grunde.

Hvis ikke Hr. Kaptajn H. P. Berg havde underskrevet sine Artikler, vilde jeg og sikkert flere have tænkt, at de stammede fra en ved en af de konkurrerende Skoler til Dels opslidt Lærer, der, af Frygt for at bukke under i Konkurrencen, anraaber om en konkurrencefri Statsskole, der for ham staaer som den milde Stiftelse, hvor han kan indtage Høreren Stilling, og i sin Nød og Fortvivlelse slaar baade til højre og venstre, heldig nok til at ramme alt, kun ikke, hvad Overskriften lyder paa: „Vor Navigationsundervisning“.

Simon.

De nedenstaaende Indlæg har vi modtaget forinden Fremkomsten af Hr. Kaptajn H. P. Bergs Artikel i Bladets sidste Nummer:

Efter Redaktionens i Bladets Nr. 23 fremsatte Opfordring vil jeg fremkomme med et Forslag om, hvorledes jeg mener, at Navigationsundervisningen hensigtsmæssigt kan ordnes.

Ved vore Navigationsskoler findes nu en saakaldt Forberedelsesklasse, som alle Elever maa gaa igennem først, naar de begynder paa Skolen; denne Forskole burde omdannes saaledes, at der i den kunde læres tilstrækkeligt til at Eleverne derfra kunde faa Eksamensbevis, som i Forbindelse med et vist Aaremaal af Sejlskole kunde give Patent til at sejle som 1ste Styrmand i Skibe i visse Farter og til en ansat Størrelse, 2den, 3dje og 4de Styrmand i alle Skibe og Have, Skipper i Indenrigsfart, Fiskeskipper samt Lods, dette sidste naturligvis med fornødent Kendskab til Lodsfarvandet, han havde at besejle, kort sagt til alle de forskellige Stillinger vedrørende Søfarten, som kræver i hvert Fald nogen Navigationskendskab; praktisk Sømandsskab o. a. burde ogsaa læres ved denne Skole. Nogen længere Tids Sejlskole burde ikke forlanges af Eleverne, for at kunne begynde en saadan Skole, thi jo før de fik begyndt, desto bedre.

Den rigtige Navigationsskole burde undervise i samme Fag som nu; kun skulde 1ste og 2den Del smeltes sammen og ingen Elev optages, inden han havde sejlet en bestemt Tid i en af ovennævnte Egenskaber, og han skulde medbringe paa Skolen selvtagne Observationer og Beregninger m. m. Eksamensbevis med nødvendig Sejlskole burde give Patent til at sejle som Styrmand og siden som Skibsfører i alle Slags Skibe og i alle Farvande.

Reserveofficersskolen burde udvides, saaledes at den kunde optage flere Aspiranter eller Elever og sættes i Forbindelse med et sejrende Fartøj, saa der om Bord kunde gives grundig Vejledning og Øvelse i Pejling, Lodkastning og Manøvrering med Skib og Sejl, samt med at sætte Baad ud og ind, tage Observation, kort sagt i alt, hvad der fordres nu til Dags for at være sin Plads voksen som Officer paa et Skib. Denne Skole skulde ikke være obligatorisk, men foruden Orlogsmarinens Reserveofficerer burde de større Skibsaktieselskaber eller Rederier forlange af deres Skibsførere og første Styrmand, at de skulde gennemgaa Skolen, saa der vistnok vilde møde Elever nok, og de vilde være i en modnere Alder, saa hvad de der lærte, vilde komme dem selv og Skibsfarten virkelig til Gode; kunde de saa ikke komme frem i vort eget Land, vilde disse Officerer have gode Udsigter til at komme frem i andre Lande; der er overalt Brug for dygtige Mennesker; af dem findes ikke for mange i noget Land, ja, jeg tror ikke at sige for meget, naar jeg paastaar, at vi her i Danmark og i Sømandsstanden netop nu mangler dygtige Folk; det er et Særstykke eller en Mærkelighed, at der for Tiden mangler Styrmand til vore større Skibe, og jeg antager det for en stor Del kommer af, at der kun er faa af de unge Styrmand, der tør paatage sig

disse Stillinger, især nu med de større Vanskeligheder, der er forbunden med Mandskabet om Bord.

At en Statsskole skulde kunne udrette mere end flere private, med hinanden konkurrerende Skoler, tror jeg nu ikke, lige saa lidt som Skoler i det hele kan uddanne virkelig praktisk dygtige Sømænd eller Officerer. Jeg har ofte som Skibsfører haft min Fornøjelse af at undersøge, hvad de unge Navigatorer kendte til Maaling og har fundet, at de fleste ikke var klogere end jeg selv var; da jeg kom fra Skolen og bildte mig selv ind at kunne en hel Del (at tage Observationer læres vel nok nu bedre end den Gang); nej, det er først, naar man skal bruge det i Virkeligheden, at man skal til at lære; saadan gik det da med mig; jeg var saa heldig at komme ud som 2den Styrmand med en Kaptajn, der ikke alene selv var dygtig til at tage Observationer, men ogsaa brugte at tage disse saa ofte som muligt og satte Styrmandene til det ogsaa; han havde dog kun taget almindelig Styrmandseksamen i Tønning, selv lært sig Længde, men kunde dog saavel maale som udregne Maanedistancer.

P. H. Clausen.
Fanø Sømændsskole.

Hr. Kaptajn Berg fortjener Tak, fordi han har bragt Spørgsmaalet frem i „Dansk Søfartstidende“ om vor Navigationsundervisning; thi det er altid bedre, at en Sag kommer frem for Offentligheden, end at der snakkes om den i Krogene. Da Sagen nu allerede er belyst fra flere Sider, skal jeg med Hensyn til Spørgsmaalet „Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?“ kun indskrænke mig til nogle faa Bemærkninger. Først skal jeg da sige, at saa længe der ikke pekuniært kan spares mere end en halv Snes Tusind Kroner, og saa længe de nuværende Forudsætninger er Norm for Statsunderstøttelsen, kan jeg og flere med mig ikke indse, at der er Anledning til at faa Statsprojektet gennemført. Lad kun Navigationskolerne endnu en Stund i Lighed med Højskolerne virke under den fri Konkurrence, og lad os ikke voldtages af den Strømning, som er oppe i vor Tid, for at faa alt under Staten. Derhos skal jeg bemærke, at i Betragtning af Skibsfartens Udvikling i de senere Aar, samt i Betragtning af en Styrmands og en Skibsførers ansvarsfulde Stilling i vor Tid, er det vistnok nødvendigt, at vore Navigatorers Uddannelse bliver udviklet i flere Retninger, svarende til Tidens Krav, saaledes som f. Eks. i England, ligesom det sikkert ogsaa, som af Hr. S. omtalt, var formaalstjenligt, at der aflagdes Høreprøve samtidig med Synsprøven.

Iøvrigt skal der ikke kimses ad den praktiske Uddannelse i Sejlskibe, som visse Folk har en Tilbøjelighed til i vore Dage. Jeg skal til Slutning i denne Forbindelse minde om det gamle Ord: „Et er et Søkort at forstaa, et andet Skib at føre“, og derhos endnu en Gang bringe Hr. Berg min Tak, fordi han har bragt det betydningsfulde Spørgsmaal frem og derved slaet til Lyd for at Sømændsstanden bør holde Skridt med Udviklingen, mindet om, at ny Tider stiller ny Krav.

P. K. P.

Nordisk Skibsrederforening

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1901 ved sin Bestyrer, Hr. Johs. Jantzen.

I Foreningen var d. 31. Decbr. 1901 indtegnet 1,302,026 Tons mod 1,116,178 Tons i 1900, saa at

Fremgangen var 185,848 Tons. Tonnagen fordelte sig saaledes: Norge 837,836 mod i Fjor 733,670; Sverrig 250,189 mod i Fjor 192,203; Danmark 179,364 mod i Fjor 151,059; Finland 34,637 mod i Fjor 39,246. De „personlige“ Medlemmers Antal var 195. Af 53,429 Tons betales 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overtager de i Lovenes § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret. — I de tre Aar, der er gaaede siden de ny Love blev vedtagne, har der været forelagt Bestyrelsen 239 Sager til Beslutning, om Foreningen skulde overtage dem eller ej, af hvilke de 229 blev overtagne for Foreningens Regning; af disse blev senere 114 forligte, 22 opgivne; af de resterende 93 Sager er der faldet Dom i 64 med det Resultat, at 50 er vundne, medens 14 er tabte; i 29 Sager er endnu ikke faldet Dom. Kun 6 pCt. af de overtagne Sager er altsaa tabte, men da der i de tre Aar ialt er indbragt 1,597 Sager for Foreningen, vil det nødvendigvis medføre adskillige Omkostninger; disse har i Fjor været over 65,000 Kr., navnlig fordi Foreningen tabte flere Processer i England, og da en tabt Sag i England betyder adskillige Tusinde Kroner i Omkostninger, skal der ikke tabes mange Sager, inden det løber op til betydelige Summer. Foreløbig vil man dog ikke foreslaa Kontingentet forhøjet. — Det er særlig Liggedagsaffærerne i London, som har gjort et dybt Greb i Foreningens Kasse. Som bekendt drejer det sig om Fortolkningen af den i Trælastcertepartierne forekommende Klausul om Losningen, hvorefter denne skal foregaa „with customary despatch, as fast as steamer can deliver during the ordinary working hours of the respective ports, but according to the custom of the respective ports.“ Man ønsker Præjudikat for, om Købmanden eller Rederiet efter denne Klausul bærer Risikoen for Tidsophold, foraarsaget ved manglende Lægttere og manglende Dok- eller Kajplads. De to Sager, Foreningen har taget op, er tabte ved de to første Instanser, men den ene af dem er nu ført videre til „House of Lords“, hvad man fra Begyndelsen af var forberedt paa var nødvendigt. Ialt venter 16 Sager paa den endelige Afgørelse ved „House of Lords“, og Liggedagsfordringernes samlede Beløb er mellem 4,000 og 5,000 Lst., saa det er ikke alene et betydningsfuldt principielt Spørgsmaal, men ogsaa betydelige økonomiske Interesser, det drejer sig om. — Foreningen har beskæftiget sig med Liggedagsaffærerne i Sydafrika og med Lastelinjespørgsmaalet i Norge, hvilket sidste vi gentagne Gange har omtalt her i Bladet. Den har støttet den engelske „Documentary Committees“ Arbejde for faste Certepartiformer og den fremhæver særlig Betydningen af, at de skandinaviske Redere støtter Indførelsen af „British North America (Atlantic) Wood Charter (Atlanticus)“ og „Baltic Sleeper Charter to the United Kingdom (Balticus).“ Foreningen har søgt at faa dannet en Sæmslutning som den, de britiske Redere har, med det Formaal at binde Deltagerne under et vist Ansvar til kun at slutte Befragtninger paa vedtagne Kontraktformer. Den har herom korresponderet med Dampskibsrederi-Foreningen i Kjøbenhavn, der erklærede, at de danske Redere kraftigt vilde støtte Sagens Gennemførelse. Blandt de norske og svenske Redere har imidlertid ikke vist sig tilstrækkelig Enighed, idet adskillige har erklæret ikke at kunne binde sig til bestemte Certepartiformer under det nuværende trykkede Fragtmarked, om Tanken end havde deres Sympati. Bestyrelsen vil fremdeles være opmærksom paa denne Sag. — Bestyrelsen har indmeldt Foreningen i „The Sailing Shipowners' Documentary Committee“ i Erkendelse af, at dennes Arbejde ogsaa vil komme skandinaviske Redere til Gode, hvorfor den fortjener deres Støtte. Foreløbig er af Foreningen indmeldt 200,000 Tons, svarende til et Aarsbidrag af 40 Lst. — Beretningen omtaler Foreningens Virksomhed i Cathay-Sagen og for Oprettelsen af Voldgiftskomiteer

for Stridigheder under Maanedscertepartier, hvilke Sager vi tidligere har omtalt her i Bladet. — Foreningen har i 1901 ordnet 667 Sager, af hvilke de af almen Interesse har været omtalte i dens Cirkulærer, saaledes ogsaa Disputer angaaende Fragtbeløb, som er holdte tilbage for paastaet Manco ved Udlosning af Trælast i engelske Havne; Foreningen vil her som Regel kun optage Sager, hvor Tælling er foregaaet paa Skibets Vegne under Udlosningen. — Beretningen omtaler nogle af de mere betydelige af de vundne Sager; de er i sin Tid omtalte her i Bladet efter Foreningens Cirkulærer. — I Aaret 1901 er af Foreningen indkasseret eller ved dens Bistand indkommet et samlet Beløb af 261,423 Kr. 28 Øre.

Regnskabet balancerer med Kr. 162,625.69. Kontingentet har udgjort Kr. 90,980.53.

Af Foreningens danske Bestyrelse er Agent N. Petersen i Marstal afgaaet ved Døden. Den bestaar nu af d'Hrr. Ad. Carl og Peter L. Fisker i Kjøbenhavn, L. v. d. Hude i Svendborg, D. Lauritzen i Esbjerg, Carl H. Melohior i Kjøbenhavn, N. J. Ohlsen i Marstal og D. Torm i Kjøbenhavn. Foreningens Formand er Konsul M. Oppen i Laurvig.

Fragtmarkedet.

For prompt og Juli Afskibning er Fragterne næsten overalt saa tarvelige, som vel tænkes kan, ja, enkelte Steder viser de endog en decideret Nedgang som en Følge af Annulleringen af Tonnage, der oprindelig var fragtet af den engelske Regering, men som der efter Krigens Ophør nu ikke er Brug for. I de fleste Tilfælde er de annullerede Dampere overordentlig store, og enhver kan sige sig selv, hvad det har at betyde, naar der pludselig, paa et allerede i Forvejen svagt Marked, kastes ny og stor Tonnage. Mange Gange er Spørgsmaalet om Raten saaledes traadt i Baggrunden for Spørgsmaalet, om der overhovedet har været Last at faa paa en bestemt Kant, og det har til Tider været ret vanskeligt at skaffe saadan. Det første Resultat af Krigens Ophør kan altsaa ikke siges at have været til Fordel for Fragtmarkedet, men naar Handelsforholdene med og i England faar lidt Tid til roligt at udvikle sig, indtræder der vel nok normale Forhold paa Fragtmarkedet igen. Høsten i Sortehavsdistrikterne tegner til at blive god, og der slutes ogsaa en Del pr. Efteraaret, hvorimod Befragtningsforretningen fra Amerika pr. samme Termin foreløbig ligger stille, omendskønt der hist og her noteres nogle Ordre. I Østersøen er nu alle Pladser endelig aabne og Afskibningerne i fuld Gang, men nogen yderligere Stigning er der ikke at konstatere. Ligesom i Fjor er der i Aar mange store Dampere i Østersøen, Baade paa 4,000 Tons og derover, hvilken Størrelse bliver hyppigere og hyppigere, og hvis der stadig holdes mange af den Slags gaaende i dette Farvand, hvilket er ret sandsynligt, da andre Markeder er saa elendige, vil det maaske bidrage i en ikke ubetydelig Grad til at holde Raterne lavere nede end Tilfældet ellers vilde være.

Det østlige Marked er atter meget stille, og hele den forløbne Uges Befragtninger inkluderer knap en halv Snes Dampere. For Juni/Juli Tonnage er 18/6 O. C. fra Rispladserne det yderst opnaelige. Calcutta har næsten intet at byde paa, og fra Bombay og Kurrachee gøres næsten heller intet. Fra sidst nævnte Plads er sidst sluttet til 12/ for Juli Lastning til udsøgt Havn. For Sukker fra Java kan der ikke placeres Tonnage førend pr. ultimo Juli og der betales 23/ à 23/6 til U. S.

Sortehavet, Azoff og Donauen er yderst fløve for

prompt Lastning. Sulina har betalt 8/6 N. C., 9/ Hamburg pr. primo Juli, endvidere 7/3 à 7/6 for større Baade til L. H. A. R. pr. Juni, og fra Odessa opnaas ved Anlægning knapt saa meget. I Mangel af Korn er der fragtet nogle Dampere for Salt, men Raterne er lave, nemlig 10/9 à 11/ fra Eupatoria til Riga eller Libau, 13/ fra Arabat Bay. Pr. Septbr./Oktbr. kan for Korn fra Odessa betinges 10/ à 10/6 for store Baade til L. H. A. R. og fra Sulina slutes til c. 11/ „any“, 6 d. ekstra Hamburg. Fra Azoff faas omkring 11/6 „any“ og fra Donauen 12/6 à 13/. I det hele taget er Begæret ret livligt for Efteraaret og Markedstonen fast.

Middelhavet viser ikke meget Liv, men til Trods for den ringe Forretning, der gøres, maa Markedet dog nærmest betegnes som fast, da passende Tonnage er forholdsvis knap. For Erts betales 5/3 Elba/Cardiff, 6/3 Glasgow, 8/6 Pomaron/Stettin, 6/6 Carthage/Barrow, 7/ à 7/3 Ergasteria/Middlesbro eller Rotterdam, alt med „free despatch“. Fosfatfragterne er uforandrede paa Basis af 8/3 Sfax/London, 6/6 Bona/Glasgow, 7/ Garston. For Esparto fra Afrikas Nordkyst kan faas 13/ à 13/6 pr. Ton til Østkysten af Skotland eller Fleetwood. Ertsraterne fra Bilbao er højere som følger: 4/3 Cardiff, 5/1½ Middlesbro, 5/3 Stockton, 6/ Maryport, 6/6 Worthington, 5/ Rotterdam, 5/3 Dunkirk, 10/3 Philadelphia.

Nordamerika bevarer en overordentlig Mathed, og da Tonnage udbydes til Overflod, har Raterne en nedad-gaaende Tendens. Naar undtages en enkelt Ladning Petroleum, Fosfat eller lign., fragtes der for Tiden kun for Træ. For Deals fra Kanada er sluttet saa lavt som til 30/ fra St. John til Englands Vestkyst, endvidere betales fra St. Lawrence 35/ à 37/6, fra Miramichi 38/9 à 40/, alt for prompte Baade. Pr. August er sluttet til 40/ fra Montreal til Hull. Kulfragter fra Staterne er ikke til at faa i Øjeblikket paa Grund af Konflikten med Minearbejderne, og hvad der er endnu værre er, at Dampene antagelig vil komme til at betale deres Bunkerkul i dyre Domme, hvilket kan blive en alvorlig Historie for Rederne, naar tillige de elendige Fragtrater tages i Betragtning. Fra Golfen har Befragterne uden Vanskeligheder kunnet faa al den Tonnage, de vilde have. Raterne pr. Juni/Juli for Tømmer varierer fra 72/6 til 82/6, alt efter Destinationen. — Kornhøsten i Amerika tegner til at blive god i Aar, og fra Atlanterhavspladserne noteres pr. September 2/3 à 2/4½ pr. Quarter, medens der for Bomuld indiceres 28/9.

La Plata Markedet, omendskønt meget stille, har for prompt Tonnage betalt lidt højere Fragter, nemlig 14/3 O. C. pr. Juni/Juli fra San Lorenzo Grænsen til U. K., hvilket er en Stigning af 2/ i Ugens Løb. For senere Terminer ligger Forretningen stille.

Østersøen er fremdeles ret fast, og naar Ekspeditionerne blot er gode, kan der med de nuværende Rater godt tjenes lidt. For Efteraaret er Rederne tilbageholdne, og det lader ogsaa til, at Befragterne efterhaanden indser, at de ikke kan faa Tonnage til de Rater, de byder nu. Fra St. Petersburg kan betinges 1/ à 1/1½ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam for Juli Lastning, og fra Kronstadt noteres 21/ à 22/ D/B. til Dundee, 24/ Kings Lynn, 20/ Grimsby, 18/6 Grangemouth. Der er ingen Laster fra Reval, men fra Riga betinges 22/6 D/B til London, 21/ Hull eller Grimsby, Frcs. 28 Antwerpen eller Dunkirk, Frcs. 30 Rouen, Hfl. 12 Rotterdam, og for Hør kan faas 19 Frcs. pr. Ton til Dunkirk eller Ghent. Libau er stille paa Basis af 9¾ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. For Erts fra Luleå betales 5/1½ for store Dampere til Rotterdam eller Amsterdam. Fra Botten noteres 21/ D/B. Narva/London, 24/ Hernøsand/Yarmouth, 28/ Skellefteå/Sharpness, Frcs. 32/33 pr. Favn Pulpwood Sydfinland/Calais, 24/6 D/B. Luleå/London, 31/3 Kemi/Plymouth. For Smaadampere kan faas omkring Rm. 20 pr. Std. Brædder fra Sydfinland til Danmark.

Kulfragterne viser ikke megen Forandring, men den

kommende Uge vil blive meget stille for Englands Vedkommende paa Grund af Kroningsfestlighederne, hvorimod der paa Forthet kun bliver en enkelt Fridag. Fra Cardiff betales 4/6 Kjøbenhavn, 4/9 Kronstadt, 5/ Kiel, 4/6 Lissabon, 6/ à 6/3 Genua, 5/9 à 5/10¹/₂ Alexandria, 14/ à 14/6 La Plata. Fra Tynen opnaas 3/9 Hamburg, 3/10¹/₂ à 4/ Swinemünde, 4/ Kronstadt, 3/10¹/₂ Stockholm, 3/10¹/₂ à 4/1¹/₂ Kjøbenhavn, 4/ Pillau, 5/9 Genua, 6/10¹/₂ Venedig. Paa Firth of Forth er der stor Travlhed, og der betales 4/ til Kronstadt, 3/10¹/₂ à 4/ Stockholm, 4/3 à 4/4¹/₂ Kiel, 4/6 Rostock, 4/ Swinemünde, 4/1¹/₂ Libau, 5/9 à 6/ Genua.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 11. Juni, ank. til Riga 13. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kbhvn. ank. til Kotka 11. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Råfsø 8. Juni, ankom til Zaadam 13. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 14. Juni, best. til Rahja. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kronstadt 27. Maj, ankom til Repola 30. Maj. — Knud II, Hansen, afgik fra Kronstadt 10. Juni, ankom til Yxpila 14. Juni. — Skjold, Schmidt, afg. fra Shields 4. Juni, ank. til Libau 10. Juni. — Danmark, Kraemer, afg. fra Husum 11. Juni best. til London. — Ragnar, Holst, afgik fra Dordrecht 13. Juni, ank. til Blyth 15. Juni. Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 8. Juni, ank. til Libau 11. Juni. — Dan, Totte, afg. fra Libau 10. Juni ank. til London 16. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 12. Juni, bestemt til Dunkirk. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 11. Juni, best. til Kronstadt. — Svend II, Rise, afg. fra Stettin 13. Juni, ankom til Sunderland 17. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, ankom til Tyne 12. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Newcastle 10. Juni. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 15. Juni. — Pawel Andrejef, Petersen, ankom til Kronstadt 12. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 14. Juni. — Russ, Rasmussen, ankom til Limerick 6. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kapstaden 23. Maj.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Kbhvn. 15. Juni. — Kamma, Løffer, ankom til Swinemünde 17. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Burntisland 14. Juni. — Elna, Møller, ankom til Dundee 17. Juni. — Martha, Jørgensen, afgik fra Rouen 16. Juni. — Therese, Pedersen, afgik fra Rouen 15. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Hartlepool 11. Juni, best. til Hvidehavet. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Hartlepool 14. Juni, bestemt til Archangel. — Væring, Krohn, ank. til Archangel 17. Juni. — Dana, Nielsen, ankom til Rotterdam 17. Juni.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Terneuzen 13. Juni. — Niobe, Schmidt, ankom til Ostende 8. Juni. — Nancy, Nielsen, ankom til Archangel 15. Juni. — Nautik, Meinertz, afgik fra Methil 17. Juni, best. til Esbjerg. — Nordsoen, Gram, pass. W. Hartlepool 17. Juni, best. til Sevilla. — Nexos, Sørensen, ank. til Kronstadt 17. Juni. — Nora, Jørgensen, ankom til Warkworth 12. Juni. — Neptun, Winther, ankom til Piteå 15. Juni. — Nerma, Nielsen, ankom til Råfsø 14. Juni. — Alta, Nørby, ankom til Jersey 17. Juni.

Nordsoen. Wineland, Høgstedt, i Kbhvn. — Nordland, Petersen, ank. til Honfleur 13. Juni. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Honfleur 10. Juni. — England, Andresen, ank. til Ghent 12. Juni. — Holland, Lund, afg. fra Methil 14. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Ostende 16. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Coronel 11. Juni. — Eklipatika, Callesen, afg. fra Archangel 15. Juni. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 21. Maj. — Mars, Nielsen, ank. til Ghent 17. Juni.

Jylland. Karen, Degn, ank. til Archangel 15. Juni. — Ingrid, Meinertz, ankom til Tynen 17. Juni.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Burntisland 12. Juni, best. til Kronstadt. — Fyen, Hansen, afg. fra Swinemünde 14. Juni, ank. til Libau 16. Juni. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, ank. til Riga 17.

Juni. — Russia, Hansen, afg. fra Helsingør 11. Juni, ank. til Riga 13. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 16. Juni, best. til Tyne. — Normannia, Erichsen, afgik fra Grimsby 11. Juni, best. til Kronstadt.

Østerøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Skien 13. Juni, ank. til Blyth 15. Juni. — Patria, Lund, afgik fra London 15. Juni, ankom til Tyne 16. Juni. — Gratia, Skov, afgik fra Riga 14. Juni, bestemt til Amsterdam.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 12. Juni, ank. til Riga 15. Juni. — Gallia, Nielsen, afg. fra Riga 11. Juni, ank. til Dordrecht 16. Juni. — Britannia, Poulsen, afgik fra Hull 14. Juni, best. til Kronstadt. — Caledonia, Fisker, afg. fra Dordrecht 13. Juni, ank. til Sunderland 15. Juni. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Ardrossan 16. Juni.

Inga. Carbonia, Jørgensen, afgik fra Riga 13. Juni, best. til Hull.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Nordmaling 11. Juni. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Wasa 16. Juni. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Kbhvn. 14. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Trangsund 16. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Garston 3. Juni. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 14. Juni, best. til Boulogne. — Kronborg, Eriksen, afgik fra St. Vincent 14. Juni, bestemt til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Kbhvn. 19. Juni, best. til Methil. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Las Palmas 6. Juni, best. til Hamburg. — Søborg, Fischer, ank. til Jacobstad 16. Juni. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Uleaborg 14. Juni, best. til Rouen. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Gamle Karleby 13. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Rouen 12. Juni. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Grimsby 13. Juni, best. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, ankom til Taganrog 8. Juni. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Calais 14. Juni. — Tuborg, Mathiesen, pass. Ouessant 14. Juni, best. til Hamburg. — Ulfborg, Hveysel, afgik fra St. Vincent 9. Juni, best. til Cardiff. — Vordingborg, Petersen, ankom til London 16. Juni.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 14. Juni. — Kallundborg, Lund, ankom til Gamle Karleby 15. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kotka 15. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Aarhus 17. Juni. — Agnete, Jensen, ankom til Windau 13. Juni. — Herma, Sørensen, ankom til Burntisland 16. Juni. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 16. Juni. — Ajax, Brorson, ank. til Riga 5. Juni. — Bornholm, Petersen, ank. til Grangemouth 15. Juni. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 11. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Newcastle 14. Juni, best. til Odense.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Boness 15. Juni. — Thorvaldsen, Predbjørn, afgik fra Boness 13. Juni, best. til Libau. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 14. Juni, bestemt til London. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Newcastle 16. Juni, best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Amsterdam 15. Juni. — Helge, Matthiessen, ankom til Kotka 11. Juni.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Singapore 12. Juni. — Boribat, Madsen, ankom til Singapore 12. Juni. — Sentis, Koren, ankom til Bangkok 12. Juni. — Anamba, Cortsen, ankom til Antwerpen 14. Juni.

Ers. Gæa, Knudsen, ank. 14. Juni til Kbhvn. — Erindring, Hansen, ankom 10. Juni til Honfleur.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ankom til Calais 12. Juni. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Terneuzen 16. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Boulogne 13. Juni. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Dunkirk 16. Juni. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Tyne 13. Juni. — Hans Tausen, Klaatborg, afg. fra Kronstadt 17. Juni. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Kotka 17. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Rotterdam 16. Juni. — Paris, Nielsen, afgik fra Ny Karleby 14. Juni, best. til Calais. — London, Bom, afg. fra Lovisa 14. Juni, best. til Zaadam.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Anna & Emmy, Svarrer, indkom til Rio Grande 8. Juni, til Dels afmastet. — Thora, Thomsen, præjet 22. Maj paa 5° N. 25° W. fra Amsterdam til Macassar. — Aalborg, Clausen, præjet 23. Maj paa 15° N. 26° W. fra Marseille til Noumea. — Sophie, Svarrer, ankom til Rio Grande 10. Juni fra Liverpool. — Cito, Christensen, ankom til Stettin 10. Juni fra Drammen. — Sørine, Andersen, ank. til Acapulco 12. Juni fra Hamburg. — Mary José, Brinck, ank. til Sidney 11. Juni fra Algoa Bay. — Laura, Callesen, befragtet i St. Thomas, at laste Sukkér i St. Croix til New

York. — Aagot, Nørby, ankom til Santos 12. Juni fra Hamburg. — Tercera, Pedersen, ank. til Falmouth 15. Juni fra Pisagua.

Fans. Sønderho. Fides, Thomsen, afgik 11. Juni fra Marseille til Kjøbenhavn.

Rønne. John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 11. Juni. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 11. Juni. — Freja, Bech, ank. til Holbæk 13. Juni. — Amarant, Kyhn, ank. til Søderhamn 14. Juni.

Svendborg. Saga, Clausen, ank. til Westbay 10. Juni. — Confidence, Mouritsen, ank. til Riga 9. Juni. — Peter, Jørgensen, ankom til Aberdeen 10. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Råfse 10. Juni. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Riga 10. Juni. — Embla, Mikkelsen, ank. til Boston 10. Juni. — Fritz Emil, Rasmussen, ank. til Egersund 9. Juni. — Union, Rasmussen, ank. til Danzig 10. Juni. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Fowey 10. Juni. — Gefion, Fisker, ank. til Ramsgate 10. Juni. — Peter, Nielsen, ank. til Danzig 10. Juni. — Dannebrog, Clausen, ank. til Yarmouth 10. Juni. — Niord, Svennevig, ankom til Grangemouth 11. Juni. — Elise, Andreassen, ankom til Kjøbenhavns Red 10. Juni. — Knud, Jensen, ankom til Stavanger 11. Juni. — Delos, Andersen, ank. til Wyborg 12. Juni. — Diana, Larsen, ankom til Riga 11. Juni. — Martha, Hansen, ank. til Riga 11. Juni. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Berwik on Tweed 11. Juni. — Dannebrog, Bergesen, ankom til Solombal 12. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til Arendal 13. Juni. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Raumo 12. Juni. — Ariel, Nielsen, ank. til Landskrona 13. Juni. — Odin, Andersen, ank. til Stockholm 12. Juni. — Valkyrien, Hansen, ankom til Skelefteå 12. Juni. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Dover 12. Juni. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Nørresundby 14. Juni. — Vesta, Poulsen, ankom til Skelefteå 14. Juni. — Doris, Hansen, ank. til Leith 13. Juni. — Hilda, Rasmussen, ank. til Riga 16. Juni. — Iris, Hansen, ank. til Torneå 16. Juni. — Elise Bay, Petersen, ank. til Riga 16. Juni.

Ærø. Svanen passeret Lizard 7. Juni østg. — Saga passeret Holtenau 6. Juni paa Rejse fra Hamburg til Råfse. — Dagmar, Hansen, ankom 9. Juni til Kjøbenhavn. — Margrethe, Petersen, ankom 9. Juni til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, afgik 9. Juni fra Kjøbenhavn til Præstø. — 8 Søsken, Boye, ankom 9. Juni til Kjøbenhavn. — Thekla, Fabricius, ankom 12. Juni til Laurvik. — Activ, Madsen, afgik 10. Juni fra Hobro til Halmstad. — Agnes, Henriksen, ankom 10. Juni til Kjøbenhavn. — Hans, Hansen, ankom 10. Juni til Nørresundby. — Frederikke, Knudsen, ankom 10. Juni til Aalborg. — Gæa, Knudsen, ankom 12. Juni til Kjøbenhavn. — Ægir, Minor, afgik 11. Juni fra Langøre til Norge. — Erik Hansen, Hansen, ankom 11. Juni til Kjøbenhavn. — Emilie, Hansen ankom 11. Juni til Kjøbenhavn. — Gertrud, Jørgensen, ankom 6. Juni til Ramsgate. — Margrete, Christensen, ankom 9. Juni til Norge. — Anna, Jacobsen, afgik 9. Juni fra Svendborg til Ekernsund. — Marting, Fris, ankom 13. Juni til Harburg, Elben. — August, Clausen afgik 10. Juni fra Dysart til Island. — Hydra, Albertsen, afg. 10. Juni fra Portmadoc til Stettin. — Døbra, Rasmussen, ank. 12. Juni til Gefle. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 12. Juni til St. Guay paa Rejse til St. Brieux. — Valborg, Johansen, ank. 9. Juni til London. — Habil, Rasmussen, ank. 9. Juni til Coatzacoalcos. — Elna, Clausen, ank. 9. Juni til London. — Mathilde, Hansen, ank. 9. Juni til Langesund. — Norma, Albertsen, ank. 7. Juni til Pensacola. — Magda, Hansen, ank. 6. Juni til London. — Sophie, Lauritzen, ank. 8. Juni til Grangemouth. — Ingolf, Nymann, ank. 13. Juni til Raumo. — Frejr, Kastrup, ank. 13. Juni til Göteborg. — Laurine, Kastrup, ank. 13. Juni til Göteborg. — Marie, Rasmussen, afgik 13. Juni fra Kjøbenhavn til Helsingborg. — Hekla, Jørgensen, afgik 10. Juni fra Berwick til Sundswall. — Olga, Jørgensen, afg. 10. Juni fra Sundsvall til Isigny. — Pampa, Christensen, afg. 11. Juni fra Alloa til Lemvig. — Emilie, Friis, ankom 11. Juni til Boness. — Mette, Andersen, ankom 11. Juni til Leith fra Island. — Kodan, Hansen, afgik 8. Juni fra St. Ybes til Stettin. — Henriette, Holm, var 22. Maj sejlfærdig i St. Thomas, bestemt til Trinidad. — Zephyr, Hansen, afg. 19. Juni fra Maracaibo til Falmouth f. O. — Amor, Rasmussen, ank. 13. til Delfzyl. — Gloria, Fabricius, ank. 10. Juni til Boness. — Karen, Bager, ankom 14. Juni til Ærøskjøbing. — Kiana, Christensen, ankom 16. Juni til Ørnskølvik. — Saga, Clausen, ank. 13. Juni til Råfse. — Vera, Hansen, ankom 16. Juni til Faxe. — Erik Hansen, Hansen, afgik 14. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Union, Christensen, afgik 14. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 15. Juni til Langesund. — Duen, Christensen, ankom 14. Juni til Karlskrona. — Albert, Fabricius, ankom 15. Juni til Sundsvall.

Efterretninger for Søfarende.

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

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Store-Bælt. Langeland N. Franke-Klint. I Sommeren 1902 vil Franke-Klint hvide, faste Fyr blive forandret til et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 38° V. til S. 48° V., rødt Lys fra S. 48° V. gennem V. til N. 29° V., grønt Lys fra N. 29° V. til N. 3° V., og rødt Lys fra N. 3° V. gennem N. til N. 38° Ø.

Lille-Bælt. Vejle Fjord. I Vejle-Fjord, i en Linie N. t. V. mellem Rushoved og Haarodde, c. 4 Kbl. uden for Vejle Havn, er som Mærker for Grænsen for det for Fiskeri laasede Farvand anbragt 4 sorte Pæle med Trekant med Spidsen opad. Den N.-ligste og den S.-ligste staa tæt ved Kysterne, de to mellemste tæt N. for og c. 1 Kbl. S. for Sejllobet.

Island. Faxe-Bugt. Ifølge Meddelelse fra Føreren af Dykkerdampskibet „Frederikshavn“ passeredes den 23de Maj 1902 paa 64° 18' N. Br. 23° 15' V. Lgd. et Vrag med Bunden opad.

Island V.-Kyst. Isafjördr. Pollen. I Indløbet til Pollen er udlagt tre Vagere med rød Stage og Kost ved S.-Siden af Muslingen.

Den yderste ligger i 15 Fod Vand, 1050 Alen S. 38° Ø. fra Spiret paa Faktoret, den mellemste i 13 Fod Vand, 1130 Alen S. 19° Ø. fra samme Spir og den inderste i 10 Fod Vand, 1290 Alen S. 7° V. fra samme Spir, Dybderne ved Springtids Lavvande.

Den tidligere Afmærkning er inddragen.

Et Vrag ligger sunket i 7 Fv. Vand tæt V. for Ledefyr-linien, 1070 Alen Ø. fra Spiret paa Faktoret. En Rispræk er udsat tæt NØ. for Vraget.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Häfringe—Norrköping. Farvandet mellem Häfringe og Norrköping er nu afmærket.

Stockholm Skærgaard. Trälhafvet. I 1902 afholdes Skydeøvelser over Trälhafvet og Væstra Saxarfjärden. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Tisterön og Ekholmen og langs Siderne af Skydepladsen. Om Natten hejses Lanterner i Stedet for Flag, og Fartøjer med Lanterner ligge ude ved Løbene til Skydepladsen for at advare Skibe. Anvisninger skulle følges.

Bottniske Bugt. Norra Övarken. Gråskärshällan. Gråskärshällan Baake er ødelagt. Den skal opføres igen. 63° 32' 40" N. Br. 20° 0' 40" Ø. Lgd.

Tyskland. I Juli 1902 ombyttes Fyrskibet „Stollergrund“ midlertidig med et Reservefyrskip, der viser et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 7 Kml. Paa Toppen har det en rød Ballon. Taagesignal gives med Klokke, hver 2m. flere Slag med kort Pause fulgt af flere Slag med længere Pause. Skibe, der styre mod Fare, advares ved To-Skud hver 3m., Flag- og Klokkesignaler.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Bohuslän Skærgaard. Hornö. Løbet mellem Hornö og Fastlandet er nu afmærket.

Norge. Drøbakund. Fra den 16de Juni til 29de August 1902 afholdes Sømineøvelser i Drøbakund. Man skal gaa Ø. om tre i Sundet udlagte Bøjer med hvid Topbetegnelse. Om Natten vises en hvid Lanterne fra hver Bøje.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Helgoland. Den 10de Juni 1902 tændes Helgoland nye Fyr til Forsøg og c. 14 Dage senere permanent. Samtidig slukkes det gamle Fyr.

Jade. Wangerooog Farvand og Alte Jade. I Wangerooog Farvand er Lystønde Nr. 4 flyttet og ligger nu i 22 Fod Vand. 53° 48' 29" N. Br. 7° 58' 30" Ø. Lgd. I Alte Jade er Tønde AJ/D flyttet og ligger nu i 8½ Fv. Vand. 53° 48' 58" N. Br. 8° 3' 37" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Ameland og Terschelling. I Born-diep ligger Spidstønde Nr. 7 nu i 5¾ Fv. Vand. 53° 26' 44" N. Br. 5° 34' 36" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 8 i 5¾ Fv. 53° 26' 2" N. Br. 5° 35' 1" Ø. Lgd. I Westgat er Dybden nu 21 Fod. Paa Barren i Boschgat er Dybden 10¾ Fod.

Vliesloot synes at ville danne sig et nyt Udlob tæt S. for Spidstønde Nr. 8 i Stortemelk. I Vliestroom ligger Spidstønde Nr. 1 med Kors nu i 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 53° 17' 37" N. Br. 5° 9' 4" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 2 med Ballon i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, 53° 17' 4" N. Br. 5° 9' 27" Ø. Lgd.

Kallantsoog. Et Vrag ligger sunket i 6 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand 2 Kml. fra Kysten ud for Kallantsoog. En Mast er 14 Fod over Vandet. 52° 50' 20" N. Br. 4° 38' 50" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. Noordergat. I Noordergat ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes: Rød og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 1 med Diamant i 15 Fod Vand. 51° 56' 45" N. Br. 4° 0' 20" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 11 Fod Vand. 51° 56' 8" N. Br. 4° 0' 29" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 i 11 Fod Vand. 51° 55' 34" N. Br. 4° 0' 35" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 4 i 14 Fod Vand. 51° 54' 14" N. Br. 4° 0' 22" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 a ligger i 11 Fod Vand. 51° 55' 1" N. Br. 4° 0' 15" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 3 a i 13 Fod Vand. 51° 55' 3" N. Br. 3° 59' 51" Ø. Lgd.

Brielsche Gat. I Brielsche Gat er Stumpstønde Nr. 5 flyttet og ligger nu i 13 Fod Vand. 51° 55' 30" N. Br. 4° 5' 30" Ø. Lgd.

Zierikzee. Ooster Scheide. Bergsche Diep. I Bergsche Diep ligger Spidstønde Nr. 19 paa 51° 30' 12" N. Br. 4° 11' 44" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 20 paa 51° 29' 56" N. Br. 4° 12' 1" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 21 paa 51° 29' 46" N. Br. 4° 12' 30" Ø. Lgd., Spidstønde Nr. 22 paa 51° 29' 43" N. Br. 4° 13' 6" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 23 paa 51° 29' 46" N. Br. 4° 13' 34" Ø. Lgd. Den røde Vinkel i Fyret paa Zierikzee Vesthavnehoved lyser nu fra S. 6° Ø. til S. 22° Ø., som gaar c. 100 Alen Ø. om Spidstønde Nr. 2 i Engelsche Vaarwater.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Alprech. I 1902 forstærkes Alprech Fyr. Lysævn: 15 Kml. Lynenes Varighed forlænges til $\frac{1}{2}$ Sekund. Under Arbejderne slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, rødt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Penmarch og Guilvinec. Paa følgende Klipper opføres sorte Baaker med Cylinder: Men-Guen. 47° 47' 22" N. Br. 4° 22' 53" V. Lgd. La Jument 47° 46' 45" N. Br. 4° 21' 53" V. Lgd. Rousse-Ar-Men-Du. 47° 47' 22" N. Br. 4° 17' 30" V. Lgd.

Roschebonne. I 1902 udlægges midlertidig ved Rochebonne følgende Tønder og Fartøjer: Hvide Fortøjtønder omkring La Congrèe. En rød Ponton med to Master, mærket „Rochebonne“ 1 $\frac{1}{2}$ Kml. NNØ. for La Congrèe. Den viser Ankerlanterne. En lille Damper og nogle Fartøjer ligge om Natten c. 1 Kml. NØ. for La Congrèe. De vise ogsaa Ankerlanterner.

Bassin d'Arcachon. I Juni 1902 forandredes Afmærkningen i Bassin d'Arcachon saaledes: Rød Spidstønde Nr. 4, Flamberge, ombyttes med en rød Spidstønde Nr. 2 med Kegel. 44° 35' 2" N. Br. 1° 17' 26" V. Lgd. Sort Spirtønde Nr. 5 ombyttes med en sort Spidstønde Nr. 5 med Cylinder. 44° 33' 56" N. Br. 1° 15' 57" V. Lgd. Sort Stumpstønde Nr. 7 ombyttes med sort Spidstønde Nr. 7 med Cylinder. 44° 33' 57" N. Br. 1° 15' 19" V. Lgd. Sort Spirtønde Nr. 9 ombyttes med en sort Spidstønde Nr. 9 med Cylinder. 44° 34' 41" N. Br. 1° 14' 13" V. Lgd. Sort Spirtønde Nr. 11 er ombyttet med en sort Spidstønde Nr. 11 med Cylinder. 44° 36' 22" N. Br. 1° 14' 3" V. Lgd. Tønderne Nr. 6, 8, 10, 12 og 14 faa Nr. 4, 6, 8, 10 og 12.

Canada. Gulf of St Lawrence. Miramichi Bay. Horseshoe Barre. Paa Horseshoe Barre ere følgende røde Stumpstønder ombyttede med røde Spidstønder. Den nedre røde Tønde Nr. 4 paa Barren i 3 Fv., Nr. 8 i 3 Fv., Nr. 10 i 4 Fv., den øvre røde Tønde Nr. 12 paa Barren i 4 Fv.

Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyrskibet „Pollock Rip Shoals“ Nr. 73 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 53 inddraget.

Vineyard Sound. Fyrskibet „Sow and Pigs“ Nr. 41 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 53 inddraget.

Delaware River. Reedy Island. Den nye gravede Rende tæt ved Reedy Island er afmærket med to sorte Spirtønder, nemlig Liston Point sorte Spirtønde Nr. 15 C i 23 Fod Vand ved V.-Siden af det S.-lige Indløb til Renden c. 1 $\frac{1}{2}$ Kml. nedenfor Ridge Lystønde Nr. 17, og sort Spirtønde Nr. 17 C i 29 Fod Vand ved V.-Siden af det øvre Indløb til Renden.

Florida. Florida Reefs. Bahia Honda. Omtrent den 16de Juni 1902 tændes et rødt, fast Fyr ved Ø.-Siden af Indløbet til Bahia Honda Harbor. Flammens Højde: 29 Fod. Rød, firkantet Baake i 16 Fod Vand. 24° 38' 27" N. Br. 81° 17' 11" V. Lgd.

Key West. Main Ship Channel. Det forreste røde, faste Ledefyr for Main Ship Channel er forstærket og lyser over 45° paa hver Side af Fyrlinien.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba. Habana Harbor. I Indløbet til Habana Harbor er Apostoles Tønde sort og har Nr. 1, Pescante Tønde sort Nr. 3, Pastora Tønde sort Nr. 5, Punta Tønde rød Nr. 2, San Telmo Tønde rød Nr. 4, Pescaderia Tønde rød Nr. 6.

Cuba S-Kyst. Santiago de Cuba. I Santiago de Cuba Harbor ere følgende Tønder udlagte:

En rød Spidstønde Nr. 6 paa Coloradito Shoal i 16 Fod Vand. En sort Stumpstønde Nr. 7 i 21 Fod Vand ved Grunden S. for Lengua de Vaca. En sort Spirtønde ved Ø.-Kant af Grunden ud for Ratonas Cay. En sort Stumpstønde Nr. 9 og i 15 Fod Vand ved Ø.-Kant af Pladen S. for Caimanes Cay. En rød Spidstønde Nr. 10 i 10 Fod Vand, fra Blanco Batteri i N. 13° Ø. og fra Caimanes Cay S.-Pynt i S. 78° Ø.

Ved Morro gives nu følgende Signaler fra Toppen af Masten: Flag P betyder, en Damper kommer ud, og Flag P under en rød Stander betyder, et Sejlskib kommer ud. Naar disse Signaler ere højste, maa intet Skib staa ind i Havneindløbet. Flag P over en rød Stander betyder, at Skibet, som var for udgaende, har ankre. Alle andre Signaler ere de Søfærende uvedkommende.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i April 1902 i 27 Dage passeres med et Dybgaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Juncker & Bruhn,

Maskiningeniører.

Projektering og Ledelse af

Kedel- og

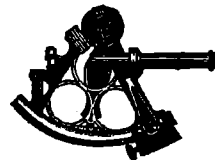
Dampmaskinanlæg

til Land og Skibsbrug,

samt Tilsyn med ældre Anlæg.

Cort Adellersgade 5, 4.

København K.



Halv Sekstanter 70 Kr.

Reparationer udføres.

LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylinder for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylinder for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.

Levering af komplette Motorbaade.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestøsen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Juni 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			89 ¹ / ₂	90
Danmark	69		68 ³ / ₄	69 ¹ / ₂
Norden	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄	99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
Kjøbenhavn			85	85 ¹ / ₄
Carl			40 ¹ / ₂	41
Dannebrog			83	84
Skjold			54 ¹ / ₄	54 ³ / ₄
Urania			39 ¹ / ₂	41 ¹ / ₂
Union			89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896			88 ¹ / ₂	84 ¹ / ₄
Østasiatiske			98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
Østersøen			100	102
Nordsøen			40	42
Torm			—	—
Vesterhavet			96	101
Gorm			—	—
Inga			88	84 ¹ / ₂
Cimbria			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			96	101
Dansk-russisk Dampsk.			78	80
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.			100	102
5 ⁰ / ₁₀₀ — — — — —			—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.			—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats			99	99 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.	89 ¹ / ₄		89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.			91 ¹ / ₂	92
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie ..	96 ³ / ₄		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — — —			98 ³ / ₄	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	91 ³ / ₄		91 ³ / ₄	92
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7 — — —	97		97	97 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 — — —			91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Aktier.				
Nationalbank			146	146 ¹ / ₂
Privatbank	120		120	120 ¹ / ₄
Landmandsbank			117 ³ / ₄	118 ¹ / ₄
Handelsbank			121	122
Grundejerbank	107 ¹ / ₄		107 ¹ / ₄	108
Burm. & Wain	79 ¹ / ₂		79 ¹ / ₄	79 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.			107 ¹ / ₄	107 ³ / ₄
Sukkerfabr.			107	107 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier				

Vekselkurser d. 17. Juni 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.15
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 17. Juni 1902.

Russiske Noter	216.10
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	101.40
3 ⁸ / ₁₀₀ ⁰ / ₁₀₀ — Boden Kredit	95.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	96.40
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1890	83.20

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

„Danmark“ 2,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 2,000, „Østasiatiske“ 22,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Kavarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Chr. Nielsen & Co., Larvik,

Skibsmæglere.

Befragtningsforretning.
Køb og Salg af Sejl-
og Dampskibe.

Bugserbaadene „Rolf“ &
„Frithof“ udfører længere
Bugseringer.

Telegramadresse: „ROLF“.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te
Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Hotel Royal i Vejle. Dags-
ordenen vil senere blive bekendtgjort.

Forslag, der maatte ønskes fremførte paa Generalfor-
samlingen, maa være indsendte til Foreningens Kontor, St.
Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K., inden den 25. Juni d. A.

Kjøbenhavn, den 28. Maj 1902.

P. B. V.

P. Rechnitzer,
p. T. Formand.



R. v. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele



Verden,
fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faasaa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.
L. MICHENSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavelsom Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

LANDMANDSBANKEN

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

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preiser, Kjøbmagerg. 13.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og
Stockholm for

Lanterner.

Marius Hoffgaard,

Fotograf.

Anbefaler sig med alt til
Fotografien henhørende.

Atelier St. Strandstræde 6, 3.

Fotografier af forskellige danske
Skibe have altid paa Lager.

Hurtig Ekspedition.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

P. Schous

Skibshandel. Frederikshavn.

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

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Auktion

over Dampmaskiner, Smede-
og Mekaniker-Værktøj samt i
Pram og i Dampbaad.

Mandag den 23de og Tirsdag den 24de Juni d. A. Kl. 10
Form. afholdes Avktion paa Firmaet Fred. Drost & H. Sohls
Fabrik og Værksted ved Kigkurven ved Langebro over
en Del Firmaet tilhørende Maskiner og Værktøj, passende for
Smede og Mekanikere. Af Kataloget fremhæves særlig: **Bore-
maskiner**, større og mindre Drejebænke, Klippemaskiner,
Transmissioner, Remme, Remskiver, Snittøj til Rør- og
Whitworth-Gevind, Sneglebor, Rørvalser, Boreskralder, Tæn-
ger, Skruestikke, Fræsere samt andet Haandværktøj for Smede,
Kedelsmede og Mekanikere, Armatur, Taljer, Donkeypumper,
Pumper, Dampmaskiner og Kedler, Staal, Jærn, Zink og Bly,
Rør og gammelt Støbegods. Endvidere sælges ved Avktionen
1 Bugserbaad, ca. 6 Registertons, 42 Fod lang, 8 HK., 1 Træ-
pram, 2 Beddinger og noget Kontorinventar.

Kataloger udleveres paa undertegnede Kontor 8 Dage
før Avktionen.

H. Repsdorph,

Overretssagfører,

Rosenborggade 3. Telefon 6743.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Herved indskærpes det, at under de for Tiden fore-
gaaende Arbejder ved det under Udførelse værende Bølge-
bryderanlæg nord for Trekroner skal det Flagsignal, som
findes om Bord paa Dampkranen, naar denne arbejder ved
Bloksetningen, og paa Stenkranen, naar Dykker er nede, paa
det nøjeste respekteres af de forbi sejllende Skibe, og særlig
skulle Dampskibe og Dampfærger, naar de passere Bølge-
bryderen, gaa med ganske langsom Fart og holde saa langt
ude om Bølgebryderen, som paagældende Skibs Dybgaaende
tillader.

I Tilfælde af Overtrædelse af disse Paabud ville de
Vedkommende blive dragne til Ansvar.

Kjøbenhavn, den 14. Juni 1902.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Aalborg
Brøndums

Akvavitter.

Telegramadr.:
„Smiths“,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

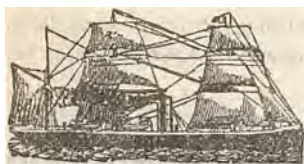
P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.



S. Sørensen.

(Jens P. Axølsøns Eftfølger.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

Det betaler sig for
Enhver

at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1332.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,
Nybygninger samt Reparation-
tioner af Jærn- og Træskibe.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 65, Nakskov.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Olietøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekiperingsforretning,
20, Østerbro 20.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 6.

Damptrawlere til Salg.

Vi har i Øjeblikket til Salg 6 smukke Jærn **Damp-
trawlere**, alle „handy“ Baade, c. 100 Fod lange, Compound
Maskiner 45 H. K.

Baadene ere fuldstændig „up to date“, med alle de
nyeste Indretninger til Fiskeri, helt igennem i udmærket
Stand og vel holdte. Kan nemt indrettes til Sildefiskeri.
Sælges enkeltvis eller samlede til gangbare Priser.

Alle nærmere Oplysninger faas hos:

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.: Massey, Hull.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

**Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.**

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Helbreder

enhver

Sygdom.

**Ny og vidunderlig heldig Metode til
at helbrede alle kroniske og lang-
varige Sygdomme.**

**En gratis Forsøgs-Pakke af denne mærke-
lige Opdagelse vil blive sendt pr. Post
til enhver, som skriver efter den.**

Enhver, som lider af Svækkelse eller Forstyr-
relse af Funktionerne i Hjertet, Lungerne, Nyrerne,
Maven, Blodet, Leveren, Huden, Musklerne eller
Nervesystemet, bør straks skrive efter en gratis
Forsøgs-Behandling efter en ny Metode, som hurtig
vil fortrænge de gamle Maader at helbrede Syg-
dom.



Podagra, delvis Lammelse, Vattersot, Lokomo-
tor-Ataksi, Reumatisme, Neuralgi eller anden Syg-
dom, som kommer af at leve for stærkt, fjernes
hurtig og varig ved den nye Metode.

Svaghed eller Svækkelse i enhver Skikkelse,
enten hos Mand eller Kvinde, udryddes af Systemet
ved den nye Behandling.

Tæring, Bronchitis, Astma, Katarr, urent Blod,
Hjertesygdomme, Nyre- og Blærehevsærligheder
samt Leversyge helbredes varigt ved Doktorens
vidunderlige Midler.

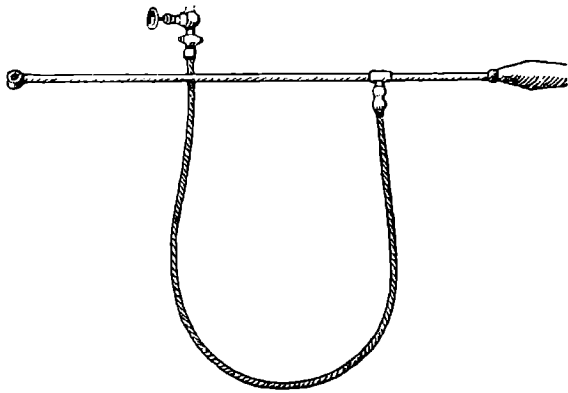
Er De et Offer for nogen Sygdom eller Lidelse,
som De længe har ønsket at blive befriet for, saa
prøv en gratis Behandling fra Dr. Kidd og se, hvor
nemt det er at blive helbredet, naar de rette Mid-
ler anvendes.

Føler De Smerter, føler De Dem undertiden
utilpas, er De nedslaaet, modløs og træt, saa er
det fordi en eller anden frygtelig Sygdom ligger
skjult i Deres System.

Hvorfor da ikke skrive til Dr. Kidd, faa en
gratis Prøve-Behandling og lade ham vise Dem,
hvor hurtig De kan blive helbredet ved hans nye
Metode. Det er lige meget, hvori Deres særlige
Sygdom bestaar. Dr. Kidd vil sende Dem en
Prøve-Behandling aldeles uden Bekostning for Dem,
for at bevise Dem, at han kan udføre, hvad han
paastaar.

Skriv endou i Dag, meddel Doktoren, hvad De
ønsker at blive helbredet for, og De vil modtage
den gratis Behandling af det med omgaende Post.
Der er ingen De kan helst Betingelser. Dr. Kidd's
ædelmodige Tilbud gælder enhver, der lider af
Sygdom i enhver af dens forskellige Former.
Adresse: Dr. Jas. W. Kidd, Bales Block Nr. 2017
Fort Wayne, Ind., U. S. A. Ingen bør gaa glip
af denne storværdige Lejlighed til at sikre sig Nyttens
af Doktorens seneste Opdagelser, da det jo ikke
koster ham noget.

Husk, at et Brev til de forenede Stater koster
20 Øre. Skriv Deres Navn og Adresse meget tyde-
lig, eller endnu bedre: indlæg en adresseret Kon-
volut til Dem selv, saa kan der ikke ske nogen
Fejltagelse ved Forsendelsen.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

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.

Sendes frit til Mænd.

En Bog paa dansk, som beskriver nervøse Sygdomme hos Mænd, sendes frit til Enhver, som skriver derom.

Om nervøse Sygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Viden- skab. Det er et Faktum, at nervøse Sygdomme hos Mænd i enhver Alder og i alle Livs- stillinger ofte forekomme. Aarsagerne hertil ere meget forskellige, og de beskrives fuldstændig i en Bog paa 100 Sider, som udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind. N. Amerika. Bogen sendes frit til enhver, som anmoder herom. Denne Bog er vel værd at gennemgaa, idet den indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvis- ninger for svage Mænd. Op- giv Deres Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 376, Elektro Building, Fort Wayne, Ind. N. Amerika, og de sender Dem Bogen paa dansk, omsorgsfuldt forseglet. Lidende anmodes ufortøvet at skrive.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Borsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trol- lesgade 1. Telf. 9560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te- lefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Kongensgade Nr. 9.
Aalborg.

H. Steensen^s

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

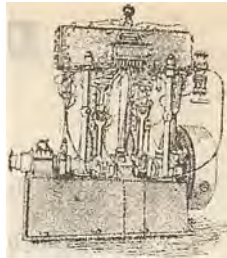
Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbehodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegninger.

Erbødigt

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

H. J. Pedersen-Faxe,

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler) Skræderi og
fuldstændig/Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.

Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

Specialist i Kedeltøj.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telef. 19583.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibrestavtatorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 19. Juni 1902. — Den ny Lanternebekendtgørelse. — Vor Navigationsundervisning. — Nordisk Skibsrederforening. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 26.

Kjøbenhavn, Torsdag den 26. Juni 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



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



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsøns Efflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

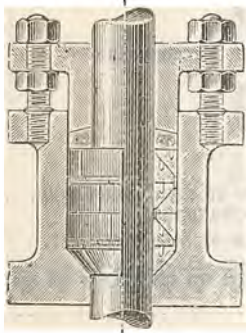
Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

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

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og paatrykt selve Om-
slagspapiret.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 8-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wileox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de
fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger,
»Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det
bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køje-
madratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede
med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke
raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1902.

Med nærværende Nummer af „Dansk Søfartstidende“ udsender Dansk Sejlskibsrederi-Forening sin Beretning for Aaret 1901. Denne vil uden Tvivl, ligesom i de foregaaende Aar, blive modtagen med megen Interesse, ikke alene af Foreningens Medlemmer, men af alle, der er knyttede til vor Søfart, fordi saa mange af de Opgaver, Foreningen har arbejdet for, er af stor og almindelig Betydning for den danske Skibsfart. Vi skal af saadanne nævne Spørgsmaalene om Søfolks Ulykkesforsikring, om Søforklaringers Afgivelse i Udlandet, om et Søfartsdepartement, om en Skole for Skibskokke og om Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande. Af Opgaver, hvis Løsning har mere speciel Interesse for Sejlskibsnæringen, nævner vi Spørgsmaalene om Vægtgarantien i Østersøhavnene, om Samarbejde med de engelske Sejlskibsrederes Certeparti-Komite, om Toldeftersynet ved Hals og om Toldforseglingen i Kjøbenhavns Frihavn. Det er i det forløbne Aar lykkedes at føre mange af disse Opgaver et godt Stykke fremad mod deres Løsning, og for en enkelt Vedkommende (Søforklaringers Afgivelse i Udlandet) er Arbejdet afsluttet med et fuldt ud tilfredsstillende Resultat. Der er da Grund for Foreningen til at mindes det forløbne Aar med Tilfredshed; det er det første i en lang Periode, i hvilket de politiske Forhold ikke har dannet en uovervindelig Hindring for Fremme af mange af de Sager, Foreningen arbejder for, og Tilliden til Fremtiden er derfor vokset. Dette viser sig blandt andet i den stedse stærkere Tilslutning, Foreningen har vundet. Trods den fortsatte Afgang ved Forlis og Salg af større Sejlskibe, møder Foreningen dog Aar for Aar med en omtrent uforandret Tonnage (den er i Aar lidt større end i Fjor) og med stærkt forøget Medlemsantal. Det viser, at den om sit Program har kunnet samle et saa overvejende Antal af de danske Sejlskibsredere og Sejlskibsførere, at den, praktisk talt, repræsenterer vor hele Sejlskibsflaade. Forstaaelsen af, at det gælder om at staa samlet i Enighed for at kunne hævde sin Stilling, har vokset sig stærk i denne Del af Handelsflaaden.

Med god Grund omtaler Beretningen atter i Aar, at Foreningens Arbejde for en Række vigtige Spørgsmaal er standset, fordi de er henviste til Behandling af den nedsatte Søfarts-Kommission, hvis Virksomhed efterhaanden synes ganske indstillet, og med fuld Ret hævder Bestyrelsen, at disse Spørgsmaal nu ikke længere kan henligge uløste, men at de maa søges fremmede ved eller uden Kommissionens Medvirkning. Vi spaa, at dette Standpunkt vil finde ubetinget Tilslutning blandt Foreningens Medlemmer, der længe nok med Harme har set disse betydningsfulde Spørgsmaal begravede i denne Kommission, hvorfra de næppe mere vil komme frem i Dagens Lys. Forhaabentlig vil Foreningen nu sørge for ad anden Vej at puste nyt Liv i dem.

Den foreliggende Beretning vil blive Genstand for Forhandling paa Foreningens Generalforsamling, der afholdes d. 5. Juli i Vejle, og paa hvilken desuden en Række for vor Søfart vigtige Spørgsmaal vil blive behandlet. Paa Generalforsamlingen vil møde Delegerede fra samtlige Foreningens Kredsafdelinger, og forhaabentlig

vil tillige et stort Antal af dens Medlemmer give Møde og yde deres Bidrag til Forhandlingerne.

Suez-Kanal Selskabet har i disse Dage udsendt sin Beretning for 1901, og Sh. Gaz fastslaaer i en Oversigt over den, at Selskabet fremdeles befinder sig i lykkelig Fremgang. Indtægterne i 1901 beløb sig til 103 Mill. Francs, hvilket er omtrent 10 Mill. Francs mere end i 1900. Ganske vist skriver 15 pCt. af denne Forøgelse sig fra Hjemkomsten af de europæiske Ekspeditioner til Kina, men iøvrigt var der ingen særlige Forhold, der begunstigede Trafiken. De forbedrede økonomiske Forhold i Indien og det almindelige Opsving af Handelen med Østen anføres som de virkelige Aarsager til Fremgangen, der, til Held for Selskabet, ikke i nogen særlig Grad er bleven opvejet ved forøgede Udgifter. Faktisk er disse 10,000 Francs fortjente ved, at der er anvendt kun c. 100,000 Francs paa Arbejder ved Kanalen, og man slutter heraf, at Trafiken fremdeles vil vokse betydeligt, uden større Forøgelse af Driftsomkostningerne. Disse udgjorde i 1901 25,745,000 Francs. Kanalafgifterne, der nu er 9 Francs pr. Ton, nedsættes fra 1. Januar 1903 til 8 Fr. 50 c. pr. Ton., og man ventter dog, at Selskabets Udbytte ikke vil gaa ned.

Tendensen i Verdenshandelen bidrager nu ogsaa til at begunstige Suez-Kanalen. Der gik i Fjor 3,699 Skibe igennem den imod 3,441 i 1900, men denne Forøgelse af 258 Skibe repræsenterede en Tilvækst af 1,085,000 Tons Netto paa Grund af Dampskibenes stadig tiltagende Størrelse. Gennemsnits Netto Tonnagen gik fra 2,830 Tons op til 2,926 Tons; den var for 10 Aar siden 2,068 Tons, for tyve Aar siden kun 1,517 Tons. Skibenes højeste Dybgaaende i indeværende Aar er, paa Grund af de foretagne Uddybninger, 8 Meter, hvorved indtil Udgangen af April 44 Skibe, der ellers ikke kunde have benyttet Kanalen, blev i Stand til at passere den. Den Tid, det gennemsnitlig tager at passere Kanalen, er i det forløbne Aar blevet yderligere reduceret med 8—9 Minutter, men hverken dette eller den forøgede Vanddybde har medført forhøjede Afgifter. Det er interessant at erfare, at den forøgede Trafik i 1901 væsentlig skyldes større Afskibninger af Petroleum, Jærnbanomateriel og i det hele fabrikerede Varer; Petroleum repræsenterer nu c. 12 pCt. af Afskibningerne sydpaa. Der har været mindre Trafik med engelske Kul paa Grund af høje Priser og af det forøgede Arbejde i Kulværkerne i Indien, Australien og Østen. Man antager, at Trafiken fra De forenede Stater gennem Suez-Kanalen vil forøges betydeligt, naar Phillippinernes Hjelpekilder udvikles, og endnu mere ventter man sig af Genoprettelsen af ordnede Forhold i Kina og Muligheden af Jærnbaneanlæg i dette Land. Ogsaa i Østafrika, Madagascar og fransk Indo-Kina udvikles Transportmidlerne hurtigt. Og til alt dette kommer det uforudsete, der altid indtræffer, og som betyder ny Ladninger, der vil bidrage til at forøge den uhyre Mangfoldighed af Varer, der passerer Kanalen. Det sidste Eksempel herpaa er 30,000 Tons Fosfat, lastet i syv Skibe fra Christmas Islands i det indiske Ocean. Selv Lesseps kunde i sine mest sangvinske Øjeblikke ikke have tænkt sig, at hans Foretagende vilde indkassere Afgifter fra Beboerne af disse Øer. Det viser, at Verden i Suez-Kanalen har sin mest beundringsværdige Vandvej.

Vi har fra Landbrugsministeriet modtaget en „Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Livredningsraketapparatet“, og vi har optaget den i nærværende Nummer af Bladet. Det vilde have været heldigt, om Ministeriet samtidig med at offentliggøre denne Anvisning havde oplyst, at den er et Aftryk af den i sidste Udgave af den internationale Signalbog

Side 573 optagne Anvisning, idet det heraf vilde have fremgaaet, at den er internationalt gældende. Og naar Ministeriet har ment at burde udgive denne Anvisning i Særtryk, havde det dog vistnok været rimeligt at oversætte den i Signalbogen benyttede norske Tekst paa dansk. I en af det danske Ministerium udsendt Bekendtgørelse bør ikke findes Ord og Vendinger som „Livrednings-raketaffaratet“, „sende op en Raket“, „til Lands“, „Befal“ m. fl., der er ganske udanske; ogsaa synes det mærkeligt at opgives Maal i Meter, hvad jo ellers ikke officielt bruges her i Landet. Landbrugsministeriet — der kuriøst nok forvalter vort Redningsvæsen — havde vistnok gjort bedre i at udgive en mere praktisk indrettet og mere forstaaelig affattet Anvisning til Brugen af Raket-Rednings-Apparatet; en saadan findes i vistnok alle Aargange af „Nautisk Almanak“ og er i sin Tid udstedt af forskellige herværende Søfarts-Institutioner; den er gennemgaaende bedre og klarere end den foreliggende Anvisning og kunde i hvert Fald have været vejledende for Ministeriet.

I Henhold til Indberetning til Udenrigsministeriet fra det kgl. Generalkonsulat i Christiania er ved Resolution af 7. ds. den for Farsund fastsatte Tonnageafgift af lossende eller ladende Fartøjer forhøjet til 10 Øre pr. Reg.-Ton af Fartøjer i udenrigs og til 5 Øre pr. Reg.-Ton af Fartøjer i indenrigs Fart. Forhøjelsen træder straks i Kraft.

Der høres ikke ofte, skriver „Norg. Sjøft.“, om et Skibsforlis paa Grund af frosne Kompasser, og dog har et saadant nylig fundet Sted, idet den engelske Fiskedamper „Jamesia“s Spirituskompasser frøs under en hæftig Snestorm udenfor Islands Kyst d. 24. Marts. Kaptajnen satte Kursen N. til O., men da begge Kompasserne frøs, havde han ingen Kontrol med, om Kursen blev fulgt, og Følgen var, at Dampskibet strandede og blev Vrag. Kaptajnen blev fri for Tiltale.

Grunden, hvorfor Spiritus i Kompasserne fryser, er, at den er for svag. I England er man nemlig tilbøjelig til at bruge for svag Spiritus; vi havde i Vinter et Tilfælde med et af vore Lastdampskibe, der havde henligget en Tid ved Værkstedet. Da Dampskibet var færdig til at afgaa, befandtes Kompasset frossent. Dampskibet, der laa med Damp oppe, maatte af den Grund vente, til Kompasset havde været hos Instrumentmageren og der var blevet repareret, idet det var ødelagt. Kompasset, der var engelsk, var fyldt med for svag Spiritus. Den Spiritus, der bruges, maa ikke være svagere end 34 pCt., da den ellers fryser i stærk Kulde. Det bedste maatte efter vor Formening være, at man i Kompasser, der er udsat for stærk Kulde, sløjfede Spiritussen og brugte lette Roser.

Medens Fredsslutningen, skriver „Sh. Gaz.“, endnu ikke kan siges at have indvirket særlig gavnligt paa Fragterne, har den i en anden Henseende frembragt en tydelig Forbedring, nemlig i Begæret for „second-hand“ Skibe. I de sidst forløbne 8—14 Dage er talrige Forespørgsler om saadanne fremkomne, særlig for kontinental Regning, og et anseligt Antal Salg har fundet Sted. Forespørgslerne gælder væsentligst Dampere af 2—3,000 Tons d. V. med ringe Dybgaende, passende for Østersø- og Sortehavsfarten — en Klasse af Skibe, det for hvert Aar er vanskeligere at faa, da saa faa af dem nu bygges. For Skibe, der tilfredsstiller disse Fordringer, fra 8—12 Aar gamle, faas let 5 Lst. til 5 Lst. 10 sh. pr. Ton d. V., en Pris, der maa kaldes særdeles tilfredsstillende, naar henses til Skibsfartens nuværende Stilling.

Med den nær forestaaende Afslutning af Aarets første Halvdel er det Tidspunkt kommet, da Skibsrederne træffer Overenskomst om deres Forsyning med Bunkerkul i det følgende Halvaar. Der har derfor, meddeler „Sh. Gaz.“, i de sidste Dage i Newcastle Kulmarked været livlig Efterspørgsel for Kul til Levering paa Tyne i Halvaaret, og flere Kontrakter er blevne afsluttede, saaledes en om Levering af 15,000 Tons og flere om mindre Leveringer paa ialt over 40,000 Tons. Gennemsnitsprisen har været c. 8 sh. 9 d. pr. Ton f. o. b. Tyne Dok for gode uharpede Durham Kvaliteter. Denne Pris er nærmest højere end den gængse Notering for saadanne Kul, hvilket viser, at der i hvert Fald ikke ventes nogen Prisnedgang i Durham Kul i Aar. Kontrakterne tyder paa et fast Marked paa samme Maade som de sidst afsluttede talrige Kontrakter om Gaskul.

Den Kommission, der i England har været nedsat for at udarbejde Forslag til en gennemgribende Reform af Londons Havneforhold, har i disse Dage afgivet Betænkning. Dens Forslag gaar i Hovedtrækkene ud paa følgende: Havnen underlægges en enkelt Administration, der tillige overtager Vedligeholdelsen af Sejllobet fra Havnen ud til Søen. Lodsvesenet, Belysningen og Afmærkningen paa Themsen overgaar fra „Trinity House“ til den ny oprettede Autoritet. Sanitetsvæsenet underlægges „Corporation of London“. Den ny Havneautoritet erhverver de bestaaende Dokkompagniers Dokker, Pakhuse og øvrige Ejendomme; Pakhusene kan den derefter eventuelt enten sælge eller bortleje. Til Havnens Drift tegnes en Kapital, der underlægges Havneadministrationen. Til Forbedring af Flodløbet anvendes i 10 Aar et Beløb af 2,500,000 Lst., til Dokkerne 4,500,000 Lst. Til Dækning af disse Udgifter vil eventuelt fordres en yderligere aarlig Indtægt af 210,000 Lst. Der foreslaas dog ikke nogen Forøgelse af Tonsafgiften for Benyttelse af Dokkerne; det anbefales at opkræve en ensartet Afgift af 1 sh. i alle Dokkerne og at indføre en Afgift af Pramme. Der foreslaas dernæst yderligere Indtægter ved at lægge Afgift paa Varer, der losses, dog ikke paa alle Slags Varer. Havneadministrationen faar Ret til at gøre Skridt til Afskaffelsen af Lodstvang paa Themsen.

Liverpools Skibsrederforening nedsatte i sin Tid en Komite til at undersøge Spørgsmaalet om Statsunderstøttelse til Sejlskibe. Denne Komite har nu afgivet en Betænkning, i hvilken den udtaler, at der, i Betragtning af den Betydning, Sejlskibene har for Uddannelsen af Sømænd, baade for Handels- og Orlogsflaaden, bør søges erhvervet Statsunderstøttelse for engelske Sejlskibe. Denne foreslaas ydet alle Sejlskibe i de forenede Kongeriger paa over 500 Tons Brutto og som gaar i Langfart. Understøttelsen foreslaas ansat til 15 sh. aarlig pr. Ton Brutto; den samlede Tonnage, der modtager Understøttelse, maa ikke overstige den, der nu er beskæftiget i Langfarten. Ethvert Skib, der understøttes af Staten, skal tage Lærlinge om Bord, der skal uddannes enten for Orlogs- eller Handelsmarinen; der maa ikke antages flere end 1 Lærling for hver 300 Tons af Skibets Brutto Tonnage. Lærlingene indrulleres i Orlogsflaadens Reserve; de skal tjene i 4 Aar og have en mindre Hyre. Statsunderstøttelsen skal betales i 10 Aar til de Skibe, der er kvalificerede til at faa den.

„Hydrographic Office“ i Washington foreslaar i „Pilot Chart“ for indeværende Maaned en ny Sommer-Rute for Dampskibe fra Gibraltar til New York. Ruten gaar fra Gibraltar til 65° V. Lgd. 36° N. Br. og herfra direkte

mod Sandy Hook Fyrskib. Det antages, at Dampere med mindre Fart, indtil 11 Miles, ad denne sydligere Rute vil være mindre udsatte for at have Vind og Strøm imod og derved kan gøre betydelig hurtigere Rejser. Der vil ogsaa fremkomme Forslag om en vestlig Vinter-rute fra Gibraltar til New York. „Hydrographic Office“ anmoder om Meddelelser om de Erfaringer, Skibsførere gør med Hensyn til den ny Rute.

Vi har modtaget følgende:

Jeg vil herved til Advarsel anføre, at enhver Skibsfører, som skal til Ekenæs i Kalmarsund, maa klarere i Bergqvara eller Kalmar; da jeg ankom dertil med en Ladning Klid fra Königsberg og selv sejlede ind, blev jeg opfordret til at gaa ud igen og gaa til Bergqvara at klarere; da Vinden imidlertid kom paa Land, var det mig umulig at komme ud, og der blev da sagt mig, at jeg skulde betale en Mulkt af 500 Kr., naar jeg var kommen ind uden at være klareret, hvilket jeg var ukendt med. Jeg maatte da tage Lods om Bord, indtil Toldvæsenet kom næste Dag, da der ingen findes paa Pladsen. Mulkten blev mig eftergiven, men til Toldvæsenet maatte jeg betale 27 Kr. og til Lodsen 3 Kr., hvilket jo er for meget i Udgift, da Fragterne er saa smaa.

En Skibsfører.

Købmand V. Hänschel er under 30. Maj udnævnt til kongelig dansk Konsul paa Barbados.

Ved den ny Fiskerihavn ved Anholt skal der ansættes en Havnemester. Den aarlige Lønning er 2,000 Kr. og Tjenestebolig. Stillingen skal tiltrædes d. 1. August d. A. og kan søges af Mænd, der har faret som Skibsførere eller Styrmand. Ansøgninger, der stemples til 65 Øre og stiles til Ministeriet for offentlige Arbejder, indgives til Direktøren for Vandbygningsvæsenet, Helenevej 5, Kjøbenhavn V, inden d. 1. Juli d. A.

Moderat Fart i Taage.

Atter er der i England afsagt en Dom vedrørende dette meget omtalte og omstridte Spørgsmaal. Sidste Gang var det Campania-Sagen, der gav Anledning til saa megen Omtale i Søfartspressen, idet Domstolen her havde erklæret, at 9 à 10 Knob ikke var moderat Fart, idet der intet Hensyn toges til, at „Campania“ hævdede, at den kun vanskelig kunde gaa med ringere Fart. Det udtaltes i nævnte Dom, at et Skib ikke kunde siges at gaa med moderat Fart, naar dets Fart gjorde det umulig for det at undgaa Kollision med et Skib, der viste sig forude i Taagen.

Nu har en anden stor Atlanterhavsdamper, Oceanic, haft et Sammenstød i Taage, nemlig med Damperen Kincora, og baade i Admiralitetsretten og i Appelleren erklæredes „Oceanic“s Fart, 6½ Knob, for stærk i Forhold til Taagen, saaledes at begge Skibe kendtes skyldige, idet der ogsaa var Fejl paa Kincoras Side.

Dommeren i Admiralitetsretten udtalte, at man ved Bedømmelsen af, hvad der var moderat Fart, burde tage Hensyn til Skibets Ævne til mere eller mindre hurtigt at kunne standse, men at Anvendelsen af dette Synspunkt efter hans Mening dog ikke i nærværende Tilfælde kunde

fritage „Oceanic“ for Skyld, da den var gaaet med en Fart, som den ikke havde kunnet standse i rette Tid.

Appelrettens Dommere kom som sagt til samme Resultat, at 6½ Knob ikke var moderat Fart („Oceanic“ oplystes ikke at kunne gaa med ringere Fart end 5½ Knob) og erkendte den for skyldig, men de kunde ikke anerkende Rigtigheden af det af Dommeren i Admiralitetsretten fremdragne Synspunkt, idet de ikke mente, at Skibets Ævne til at standse nødvendig bestemte Afgørelsen af, om det gik med moderat Fart eller ej.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidendes“ No. 25 har en anonym Indsender under Mærket „Simon“ behandlet mine Artikler om Navigationsundervisningens Ordning. Imidlertid har jeg allerede i Bladets No. 24 erklæret ikke at ville indlade mig paa nogen Diskussion med anonyme Indsendere. De tendentiøse Angreb, som Indsenderen, i Skjul af sit Pseudonym, nedlader sig til at rette mod mig i sit Indlæg, og den misvisende, fejlagtige Maade, hvorpaa han gendriver enkelte Punkter i mine Artikler, synes jeg ikke er videre tiltalende. De mange Spørgsmaal, som „Simon“ stiller, skulde jeg gerne have besvaret, Æmnet fortjener nok en aaben, alvorlig Diskussion, fri for al forloren Overlegenhed, der skjuler sig bag et Pseudonym.

Med megen Interesse læste jeg Kaptajn P. H. Clausens Forslag til en ny Ordning af Navigationsundervisningen, som jeg ser paa enkelte Punkter er noget i Overensstemmelse med de Anskuelser, jeg fremkom med i Bladets No. 20. Det vilde være glædeligt, om flere af vore ældre og yngre Navigatører, i Lighed med Kaptajn Clausen, paa en alvorlig og saglig Maade vilde udtale sig om dette for Navigatørstanden saa vigtige Spørgsmaal. Paa et Punkt er jeg dog af en ganske anden Mening end Kaptajn Clausen, og det er med Hensyn til Systemet; jeg anser absolut Statsnavigationsskolen for at være det bedste, jeg tror, den vil kunne yde den største Garanti for, at vore Navigatører faar en grundig, tidssvarende og ensartet teoretisk Uddannelse; men at det skulde blive Lægemidlet for alle Onder, er jeg ganske vist langt fra sangvinsk nok til at tro; thi selv ved den mest eksemplarisk ledede Statsskole vilde man sikkert kunne finde Fejl og Mangler; men det er min Overbevisning, at Statsskolen i vor Tid og i en uoverskuelig Fremtid vil være det sundeste og mest fuldkomne System. Statens Overtagelse af Navigationsundervisningen vilde sikkert bidrage til at skabe en dygtig og „up to date“ Lærerstand, der med Lyst og Energi kunde tage fat paa den store Opgave at bibringe vore Navigatører den nødvendige teoretiske Ballast, der kan bringe dem paa Højde med Udlandets bedste og ikke gøre hin Franskmands Ord til Skamme, der sagde, at den danske Nation var den mest oplyste i Verden.

Med stor Interesse har jeg læst to Indlæg i Navigatør-tidendes Juni Nummer, et af Hr. Kaptajn P. A. Welin, Gøteborg, og et af Hr. Dampskibsfører H. Pedersen, der begge omhandler det af mig i „Dansk Søfartstidende“ rejste Spørgsmaal om Navigationsundervisningens Ordning.

Det gør mig ondt, at de ærede Indsendere tilsyneladende har misforstaaet Slutningen af min Artikel i Bladets Nr. 20, hvor jeg havde skrevet: . . . „thi ingen vil sikkert benægte, at der hører flere Ævner og Kundskaber

og mere Udvikling til at være Kaptajn paa en 10,000 Tons Damper end paa et 200 Tons Sejlskib“. Det har langt fra været min Hensigt at drage Paralleller imellem Sejlskibs- og Dampskibskaptajner til Fordel for de sidste; jeg skal tværtimod være den første til at indrømme, at der hører megen Dygtighed til at være Kaptajn, selv paa et lille Sejlskib. Ved ovenanførte Passus har jeg udelukkende tænkt paa de større administrative Ævner og mere alsidige teoretiske Kundskaber, der kræves for til Gavns at udfylde Pladsen som Kaptajn paa et meget stort Skib, hvor det drejer sig om store Værdier, og hvor der er en talrig Besætning og ofte mange Passagerer.

Hr. Kaptajn H. Pedersen synes forøvrigt ogsaa at have misforstaaet mig paa andre Punkter, som naar han f. Eks. skriver: . . . „thi det synes som om han (Undertegnede)*) ved Begrebet om at føre Skib udelukkende lægger Hovedvægten paa Navigationskundskaben“. Dette gør jeg ingenlunde, jeg anser det tillige for i høj Grad vigtigt, at vi vedblivende beholder de Bifag, som Kaptajn Pedersen mærkværdig nok ønsker afskaffet. Derimod er jeg fuldstændig enig med Kaptajn Pedersen i, at indgaaende Kendskab til praktisk Sømandsskab er uundværlig for en dygtig Befalingsmand om Bord i et Skib, og jeg mener ogsaa, at det burde indføres som tvungent Fag ved Navigationsundervisningen.

Hr. Kaptajn P. A. Welins Indlæg vidner om megen Sagkundskab paa Navigationsvæsenets Omraader og man maa give Kaptajn Welin Ret, naar han, efter at have givet en Oversigt over de væsentlige Fordringer, der stilles ved Navigationsundervisningen i forskellige Lande, skriver: „Sammenligner man nu alle disse forskellige Fordringer, saa syntes jeg, at man, dersom man tog alle disse Fordringer i Betragtning, med Lethed vilde kunne uddrage det bedste og paa Basis deraf komme til Enighed om, hvorledes en rationel Navigationsundervisning burde ordnes“. Dette er uden Tvivl Maaden at gaa frem paa: Nøje at undersøge Forholdene i forskellige Lande og ved en Omordning af Navigationsundervisningen saa vidt mulig høste Fordel af de Erfaringer, der til Dato er bleven gjort.

H. P. Berg.

Nautisk Literatur.

Paa G. E. C. Gads Forlag har Navigationslærer Th. P. Funder med Marineministeriets Understøttelse udgivet en lille Bog: Tropiske Cyklonstorme med nogle indledende Bemærkninger om Atmosfæren, Termometret og Barometret. Bogen er skreven til Brug ved Undervisningen til den almindelige Styrmændseksamen, og vi tror, at den vil vise sig praktisk og svarende til sin Hensigt. Fremstillingen er klar, og der synes os medtaget netop det nødvendige for Tilegnelsen af Stoffet. Særlig Interesse knytter sig til Afsnittene om Cykloner og Cyklonstorme, og i Afsnittene om Kendetegnene paa en Orkan, om dens Forløb, om Forberedelser til en Orkan og om Manøvrering i en Orkan gives en Række gode praktiske Anvisninger; for det sidst nævnte Afsnits Vedkommende har Forfatteren raadført sig med den paa dette Omraade ansete Medarbejder ved „Deutsche Seewarte“ E. Knipping. Bogen vil læses med Udbytte ogsaa udenfor Navigationselevernes Kreds, som den jo direkte henvender sig til.

Fra Søkort-Arkivet er udgaaet Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande. Den indledes med en Række tydelige Gengivelser af Sømærker i Hovedfarvande og i Smaafarvande og med et Kort, der fremstiller de Ruter i de danske Farvande, ad hvilke et Skib er for indgaaende. Derefter følger Regler for Afmærkningen i vore Farvande og Beskrivelse af Sømærkerne og endelig selve den detaillerede Fortegnelse. — Den her foreliggende ny Udgave af Fortegnelsen anbefaler vi paa det bedste til alle Navigatorer som et Hjælpemiddel, de altid bør have ved Haanden.

Søkort-Arkivet har fremdeles udsendt et nyt Kort over Skagerrak, paa hvilket er optaget Specialkort over Farvandene ved Kristianssand og Mandal, Ny Hellesund og Kristiania Fjord. Fremdeles findes angivet Signalerne fra Hirshals og Skagen for Is og for Fyrskibes Fraværelse fra Station. Kortet, der selvfølgelig er grundlagt paa de nyeste Opmaalinger, har de danske Søkorts sædvanlige gode Egenskaber og er et nyt og smukt Led i den Række af ny Kort over vore Farvande, Søkort-Arkivet i de sidste Aar har udgivet.

Fragtmarkedet.

Situationen for prompt og Juli Tonnage er gennemgaaende ikke en Smule lysere end den var for en Uge siden, og Udsigterne til en snarlig Bedring af Fragtmarkedet er desværre stadig overmaade smaa. Det er forbunden med stor Vanskelighed at finde Beskæftigelse for store Baade fra Amerika eller Østen, selv til reducerede Rater, og mangen en Damper er ikke sluppen hjem til Evropa igen uden et alvorligt Tab. De eneste Markeder, som har holdt sig, er Middelhavet og Østersøen, der til Dels møder op med lidt højere Rater, men de maa endnu mere i Vejret, hvis der skal blive nogen virkelig Fortjeneste tilovers, dog lidt Fortjeneste er bedre end ingen, og da netop Østersøen og Middelhavet interesserer den danske Handelsflaade mest, maa man haabe, at disse Markeder ikke alene maa holde sig, men at de snart vil opvise yderligere Stigning. Pr. Efteraaret sluttes meget lidt, da Rederne næsten overalt forlanger højere Rater end Befragterne vil betale. Høsten baade i Amerika og i Rusland tegner fremdeles godt, og man er derfor berettiget til endnu at turde haabe paa en almindelig Bedring til Efteraaret.

Det østlige Marked er flovt med en nedadgaaende Tendens paa Grund af den vedblivende store Mængde Tonnage, som bliver disponibel i Sydafrika. Fra Bombay betales pr. Juli 11/ og fra Kurrachee 12/ à 12/3 til udsøgt Havn, og fra Calcutta er 17/6 for Hørfør det yderst opnaaelige til U. K. eller Kont. Risfragterne er nominelle og Sukkerfragten fra Java til De forenede Stater er lavere, nemlig 22/ à 22/6 pr. Ton, imod 23/ à 23/6 forrige Uge.

Sortehavet, Azoff og Donauen er lavere for Juli Lastning. Tilbudet af Tonnage overstiger Begæret, og ved Anlægning fra Odessa betinges saaledes kun 6/6 til udsøgt Havn, hvorimod der pr. August kan sluttes til 9/ à 9/6 L. H. A. R., 6 d. mere for Hamburg. Fra Sulina betales omkring 7/6 for prompt. Endvidere 10/9 à 11/ for mindre Baade til 2 danske Havne. Pr. Septbr. og Oktbr. er sluttet en Del Baade fra Sulina til 10/6 à 11/ N. C., 6 d. mere Hamburg. Fra Azoff kan faas c. 11/ pr. Juli til udsøgt Havn, og fra Donauen 10/6 N. C., 11/ Hamburg, 12/ én, 12/6 to danske Havne. For Erts fra Poti betales 10/6 til Rotterdam eller Middlesbro, og

*) Tilføjet af Indsenderen.

for Salt fra Eupatoria til Riga eller Libau 11/ à 11/3 pr. Ton.

Middelhavet er ret livligt for Ertsbefragtingernes Vedkommende, da Afskiberne ikke saa let har kunnet skaffe sig passende Baade, og Raterne viser stedvis en Opgang. Med „free despatch“ er saaledes sidst betalt 6/3 Aguilas/Glasgow, 7/3 à 7/6 Carthagena/Maryport, 7/10¹/₂ Huelva/Rotterdam eller Antwerpen, 10 à 10/3 Charleston eller Savannah, 6/3 Elba/Middlesbro. For Esparto noteres 12/6 fra Bona til Boness, 13/ à 13/6 fra Tunis Kysten til Fleetwood, og for Fosfat 6/6 Bona/Glasgow, 6/3 à 6/6 Plymouth eller Birkenhead, 8/3 Sfaz til Bristol eller Swansea. Fra Bilbao er Ertsraterne uforandrede som følger: 4/3 Cardiff, 4/6 Newport, 5/1¹/₂ Middlesbro, 5/7¹/₂ Garston, 5/ Rotterdam.

Amerika er stadig meget flov. Der er næsten intet Begær efter prompte Baade, og omendskønt Høsten tegner godt baade for Majs og Bomuld, effektueres der dog kun faa Befragtinger for August og senere Maaned. Fra Golfhavnene er der næsten kun Tømmer at faa, og for Juli/August Lastning betales ikke mere end 75/ à 80/ til U. K. eller Holland, én eller to Lossepladser. Enkelte Baade er sluttede paa Netto Charter til 10/6 pr. Septbr., 11/6 pr. Oktbr./Novbr. til U. K. eller Kont. én Havn, 9 d. ekstra to Lossesteder. For Kul, Fosfat og Petroleum sluttet næsten intet. De kanadiske Træpladser sikrer sig med Lethed Tonnage til 32/6 à 35/ fra St. John og 35/ à 37/6 St. Lawrence til England, Juli/August Afskibning.

La Plata Markedet maa nærmest betegnes som uforandret. Der fragtes kun trevent, men Raterne holder sig dog. Fra San Lorenzo Grænsen betales 14/ à 14/6 pr. Juli til U. K. eller Kont. For Quebracho fra Colastine til Riga noteres 18/6 pr. Ton.

Østersøen er nu i fuld Aktivitet og Tendensen er opadgaaende, navnlig for de senere Positioner. Fra St. Petersborg betinges for prompte Baade 1/0³/₄ à 1/1¹/₂ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3 Antwerpen, Dunkirk eller Weseren. Riga er fremdeles fast og noterer 22/6 D/B. til London, 21/ Grimsby/Hull, 20/ Grangemouth, Frcs. 28 Antwerpen, Frcs. 29/30 Rouen, endvidere Frcs. 19 pr. Ton Hør til Dunkirk eller Ghent. Reval er stadig blottet for Laster. Fra Libau kan opnaas 9³/₄ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Fra Botten er sidst sluttet til 23/6 D/B. B. Neder Cadix/Grimsby Hfl. 12, Hudiksvall/Rotterdam 24/, Skellefteå/Grimsby 28/9 D/B., 1/3 Bd. Kronstadt og Wiborg/Kings Lynn, og noterer endvidere 20/ à 21/ Sundsvall/Hull, 21/ Søderhamn/Grimsby, 22/6 Hernøsand/Methil, Frcs. 32 Kronstadt/Ostende, Frcs. 34 Haparanda/Ghent, alt pr. Std. D/B., Delladning Boards. For Props fra Jacobstad til Calais kan faas Frcs. 34 pr. Fav. Fra Sydfinland eller Møllemsverrig betinges Rm. 21 à 22 til Kjøbenhavn for Brædder og c. 23 Rm. til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er omtrent de samme som forrige Uge, men fra Tynen sluttet næsten intet i disse Dage paa Grund af Kroningsfestlighederne. De sidst betalte Rater er 3/9 à 4/ Kronstadt, 4/1¹/₂ Riga, 3/20¹/₂ à 4/ Swinemünde, 4/6 Holtenau, 5/6 à 5/9 Genua, 6/ Port Said. Fra Forthet sluttet der livligt, men Raterne er fremdeles lave paa Grund af Uregelmæssighederne ved Afskibningerne fra Tynen. Der faas fra Forthet 3/10¹/₂ à 4/1¹/₂ til Kronstadt, 4/3 Libau eller Riga, 3/10¹/₂ à 4/ Stockholm, 4/3 Kiel, 4/6 Wismar eller Rostock, 4/ Swinemünde, 4/3 Kjøbenhavn eller Aalborg, 4/9 Odense. Fra Cardiff kan opnaas 4/9 Kronstadt, 4/4¹/₂ à 4/6 Kjøbenhavn, 4/ Hamburg, 4/6 Lissabon, 5/9 à 6/ Genua, 6/3 à 6/6 Venedig, 5/7¹/₂ à 5/9 Piræus eller Konstantinopel, 5/3 à 5/9 Port Said, 7/6 Cap Verde, 13/3 à 13/6 River Plate.

Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Livredningsraketapparatet.

(Modtaget fra Landbrugsministeriet).

Er Skib strandet i Nærheden af Redningsstation under saadanne Omstændigheder, at der kan være Fare for Mandskabets Liv, vil Redningsforsøg blive gjort fra Land saaledes:

1. En Raket med en smekker Line vil blive skudt over Skibet. Faa Tag i Linen, saa snart du kan, og naar dette er sket, giv et Signal til Redningsmandskabet i Land, om Dagen ved at lade en af Mandskabet fjerne sig fra de øvrige og svinge med Armen, en Hat, et Lommetørklæde eller et Flag, om Natten ved at sende op en Raket, vise et Blaaly, affyre et Skud eller vise en Lanterne og straks igen skjule den.
2. Naar du derpaa ser Signal fra Land — om Dagen ved at en Mand fjerner sig fra de øvrige og svinger med et rødt Flag, om Natten ved at der vises et rødt Lys, som straks igen skjules —, saa hal ind paa Linen, til du faar en Stjerteblok med en iskaaren smekker Trosse, der er bestemt til at tjene som Udhaler for den egentlige Redningstrosse.
3. Gør Stjerten fast til Masten godt over Dækket, eller, hvis Masten er gaaet over Bord, til det højeste sikre Sted paa Skibet. Sørg for, at Udhaleren ikke skamfiles mod Vraget, og at der bliver Plads nok til at fastgøre en Trosse ovenfor (se Punkt 5). Naar Stjerten er fastgjort og Raketlinen gjort los fra samme, lader man en af Mandskabet fjerne sig fra de øvrige og gøre Signal som forklaret i Punkt 1.
4. Saa snart Signalet er set i Land, vil en Trosse derfra blive paastukket Udhaleren og af Folk i Land blive halet ud til Skibet.
5. Naar Tampen af Trossen er kommen om Bord, gøres den fast paa samme Sted af Skibet, hvor Stjerteblokken er fast, men omkring 1/2 Meter højere, idet man passer paa, at der ikke kommer noget Tørn af Udhaleren om Trossen.
6. Naar Trossen er fast om Bord, gøres Udhaleren los fra samme, hvorefter det i Punkt 1 anførte Signal atter gøres.
7. Folkene i Land vil da hale Trossen stiv og ved Hjælp af Udhaleren hale ud til Skibet en paa Trossen vandrende Redningsstol, i hvilken den Person, som skal hales i Land, sætter sig. Naar dette er sket, skal en af Mandskabet fjerne sig fra de øvrige og atter give det under Punkt 1 anførte Signal til Folkene i Land. Disse vil da hale Personen i Redningsstolen til Lands og derefter hale den tomme Redningsstol ud til Skibet igen efter de øvrige. Dette gentages, til alle er komne i Land.
8. Undertiden kan det hælde, at Vejrets Beskaffenhed eller Fartøjets Tilstand gør det umuligt at anvende Trossen. I saa Fald vil Redningsstolen blive benyttet uden Trosse, alene ved Hjælp af Udhaleren.

Befal og Mandskab paa strandede Skibe maa erindre, at et heldigt Udfald af Redningsforsøgene i væsentlig Grad er afhængig af deres Koldblodighed og af, at de her foreskrevne Røgløse nøjagtigt følges.

Signaleringsreglerne maa nøje efterkommes. Kvinder, Børn, Passagerer og hjælpeløse Personer skal sendes i Land før Skibets Besætning.

Landbrugsministeriet, April 1902.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: De bedes venligst besvare mig følgende Spørgsmaal.

1) Naar jeg laster en Ladning Sten i Sverrig eller Norge, hvor Ladningen næsten aldrig vejes, og der ved Konnossementstegning opstaar Uenighed om, hvor megen Vægt der er kommen i Skibet, hvem har da Bevisbyrden, jeg eller Befragteren? Mit Skib laster 90 Tons, naar det er fuldt lastet. Ligger Skibet nu i en Havn, hvor der er smult Vand, da kan jeg temmelig nøje se paa Skibet, hvor megen Vægt der er inde, men ofte lastes der paa aaben Kyst eller dog hvor der er nogen Sø og Dønning, og saa kan jeg ikke bedømme Vægten saa nøje. Jeg laster altsaa Skibet, til jeg mener den fulde Vægt er inde, nemlig 90 Tons. Befragteren paastaar, der er kun 87 Tons inde. Jeg har tidligere Eksemplarer af Konnossementer med 90 Tons.

2) Kan jeg nu forlange at faa Fragt for 90 Tons?

3) Eller at Ladningen vejes paa Befragterens Bekostning?

4) Dersom Befragteren nægter mig at skrive dette paa hans Konnossementer, kan jeg da selv udfylde Eksemplarer og sende ham dem f. Eks. i et rekommanderet Brev?

Hamburg, d. 21. Juni 1902.

C. Andersen.

Sv.: ad 1. Bevisbyrden for Vægtens Rigtighed ved Indlastning paahviler Kaptajnen, der er den utilfredse af Parterne, og som derfor maa godtgøre, hvorfor han er utilfreds.

ad 2. Man kan ikke forlange at faa Fragt af mere end det Kvantum, der staar paa Konnossementet, eller af det Kvantum, der udleveres, alt efter Stipulationen i Certepartiet, altsaa her 87 Tons.

ad 3. Fordrer Kaptajnen Lasten udvejet, maa han selv betale Udgiften derved.

ad 4. Kaptajnen har selvfølgelig Ret til at udfærdige egne Konnossementer, men hvor Disputen drejer sig om Vægten, der sikkert er givet efter mangeaarig Kutyme paa vedkommende Plads, imod en Paastand fra Kaptajnens Side, vil intet opnaas derved, idet Modtagerne selvfølgelig nægter at anerkende Kaptajnens Vægt og kun vil betale Fragt efter Fakturaen. Resultatet vil altsaa blive det samme, at Kaptajnen maa lade Lasten udveje for egen Regning, for at skaffe Beviset for sin Paastands Rigtighed.

Ugens Havarier.

Andreas, Skonnert af Ærøskjøbing, er d. 12. ds. bleven paasejlet af en Slæbedamper Bugsir i Kanalen mellem St. Petersborg og Kronstadt. Skonnerten sank paa 3 Favne Vand. Besætningen reddet.

Kronborg, Dpsk. af Helsingør, er d. 17. ds. indkommet til Bergen med Skade paa Kedelrør; reparerer. Skibet var paa Rejse fra West Hartlepool til Archangel i Ballast.

Eros, Dpsk., har paa Rejsen til Randers med Kul været paa Grund paa Fjorden d. 16. ds.

Nordhavet, Dpsk. af København, har den 14. ds. i New Brunswick været i Kollision med Dpsk. Marquette af Hartlepool og faaet Skade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet Piteå, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri for Regning Hr. H. M. Gehreckens i Hamburg, foretoges d. 21. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til Rederens om Bord værende Repræsentants fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 223' 6" langt i Hoveddækket, 32' 10 $\frac{1}{2}$ " bredt og 14' 11 $\frac{1}{2}$ "

dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 600 ind. HK. Paa Prøveturen opnaaedes en Middelhastighed af 10 $\frac{2}{3}$, Knob med et Kulforbrug af kun 0,6 Kilo alm. Dampkul pr. ind. H. K.

Der er foretaget en i alle Henseender vellykket Prøvetur med det paa Flensborg Skibsværft til den tysk-østafrikanske Linje nybyggede Dampskib Bürgermeister. Skibets Dimensioner er: 425' \times 48' \times 31', det laster henimod 6,000 Tons og er bygget i Overensstemmelse med den tyske Stats Regler for Synkefrihed. Det kan rumme 76 Passagerer af 1. Kl., 56 af 2. Kl., 58 af 3. Kl. og 116 Mellemdækspassagerer. Besætningen bestaar af 120 Mand. Skibet er udstyret med megen Luksus og Smag.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Riga 18. Juni, ank. til Montrose 23. Juni. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kotka 22. Juni, ank. til Åbo 23. Juni. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Zaandam 21. Juni, best. til Sunderland. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 14. Juni, ankom til Rahja 20. Juni. — Erik II, Hveysel, afg. fra Repola 24. Juni, best. til Dunkirk. — Knud II, Hansen, afgik fra Kronstadt 10. Juni, ankom til Yxpila 14. Juni. — Skjold, Schmidt, afg. fra Libau 19. Juni, best. til Rotterdam. — Danmark, Kraemer, afg. fra Husum 11. Juni, ank. til London 18. Juni. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 20. Juni, best. til Kronstadt. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 22. Juni, best. til Rotterdam. — Dan, Tofte, afg. fra London 21. Juni, ank. til Tynen 22. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 22. Juni, ank. til Blyth 23. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra Kronstadt 24. Juni, best. til Jakobstad. — Svend II, Risø, afg. fra Sunderland 18. Juni, ankom til Stettin 22. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Tannebæk, afg. fra N. Shields 17. Juni, best. til Megane. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Blyth 20. Juni. — Pawel Andrejeff, Petersen, ankom til Kronstadt 18. Juni. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Bafso 20. Juni. — Russ, Rasmussen, afg. fra Cardiff 17. Juni, best. til Halifax. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kapstaden 23. Maj.

Heimdæl. Anine, Rathje, ankom til Riga 23. Juni. — Kamma, Løffler, ankom til Riga 21. Juni. — Helga, Lagesen, ankom til Stockholm 24. Juni. — Martha, Jørgensen, ankom til Stettin 24. Juni. — Elna, Møller, afgik fra Grangemouth 20. Juni. — Therese, Pedersen, ankom til Kbhvn. 24. Juni.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Wilhelmsen, ank. til Kem (Sortehavet) 23. Juni. — Dana, Westergaard, ankom til Newcastel 23. Juni.

Nordseen. Wineland, Høgstedt, i Kbhvn. — Nordland, Petersen, ank. til Honfleur 20. Juni. — Kronprins Frederik, Schmidt, afg. fra Grangemouth 24. Juni. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 24. Juni. — Holland, Lund, ank. til Norrkøping 19. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Methil 23. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Coronel 11. Juni. — Ekliptika, Callesen, afg. fra Archangel 15. Juni. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 5. Maj. — Mars, Nielsen, afg. fra Ghent 20. Juni.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Tynen 21. Juni, best. til Kronstadt. — Karen, Degn, afg. fra Archangel 22. Juni, bestemt til Ordrehavn.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Nantes 23. Juni. — Mary, Nielsen, afgik fra Skellefteå 23. Juni, bestemt til Treguier.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Kronstadt 19. Juni. — Fyen, Hansen, afg. fra Libau 21. Juni, bestemt til

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1901.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte paa sidste ordinære Generalforsamling d. 6. Juli f. A. efter Tur Konsul C. P. Lund, Agent N. Petersen og Konsul P. Rechnitzer, der alle genvalgtes.

I Bestyrelsens samme Dag afholdte Møde genvalgtes Konsul Rechnitzer og Kaptajn Jacob Holm til henholdsvis Foreningens Formand og Næstformand for de kommende tre Aar.

I Aarets Løb er Medlem af Bestyrelsen, Agent N. Petersen af Marstal, afgaaet ved Døden. Den Afdøde har haft Sæde i Bestyrelsen siden Foreningens Oprettelse i 1895, ligesom han deltog i Forarbejderne til denne. Bestyrelsen beklager i Agent Petersen at have mistet et Medlem, der ved sin Indsigt og Erfaring i Søfartsforhold ofte var den til Nytte.

Kredsstyrelserne.

Skibsmægler Hj. E. Sørensen, der var Medlem af Kredsstyrelsen for Thyland og Mors, er afgaaet ved Døden, hvorefter Kredsafdelingen har valgt Skibsmægler T. L. Knakkengaard til at indtræde i hans Sted.

Kredsstyrelsernes Sammensætning er iøvrigt uforandret.

Foreningens Sagførere.

Foreningens Sagfører i Nykjøbing M., P. Salling, er afgaaet ved Døden, hvorefter Bestyrelsen i hans Sted har valgt Sagfører Axel Tønnesen til Foreningens Sagfører paa nævnte Plads.

Regnskabet.

I Dansk Sejlskibsrederi-Forening var i Kalenderaaret 1901 indmeldt 914 Medlemmer og 647 Skibe, repræsenterende 80,283 Tons.

Foreningens Regnskab for Kalenderaaret 1901 udviser følgende

Indtægt.				Udgift.			
	Kr.	Ø.	Totalsum Kr. Ø.		Kr.	Ø.	Totalsum Kr. Ø.
Beholdning d. 31. December 1900	461	67		Kontorudgifter	15	70	
Indbetalt af Kredsafdelingen for:				Lønning	600	—	
Bornholm	225	72		Rejseudgifter	409	70	
Sjælland	245	02		Udgifter for Kredsafdelingerne..	25	32	
Fyen	811	29		Avertissementer	36	—	
Ærø og Langeland	620	98		Medlemsbladet	3,565	40	
Øst-Jylland	232	50		Bogtrykkerarbejde	82	87	
Nord-Jylland	80	—		Fællesrepræsentationen for dansk			
Thyland og Mors	108	56		Skibsfart	503	75	
Fanø og Vest-Jylland syd for				Forskellige Udgifter	121	82	
Limfjorden	836	88		Porto	32	27	
Afdelingen for mindre Skibe..	1,617	20		Beholdning d. 31. December 1901	300	21	
Overordentlige Medlemmers Bidrag	328	—					5,693 04
Udenlandske Medlemmers Bidrag	60	80		Ekstraordinært:			
Andre Indtægter	64	42	5,693 04	Udgivelsen af Haandbog i prak-			
Ekstraordinært:				tisk Sømandsskab, af Skibs-			
Tilskud til Udgivelse af Haand-				fører J. Kusk Jensen:			
bog i praktisk Sømandsskab, af				Tekst og Tegningers Gennemsyn,			
Skibsfører J. Kusk Jensen:				Korrekturlæsning etc.....	656	—	
Fra Indenrigsministeriet.....	5,000	—		Tekst og Tegningers Trykning,			
Fra Foreningen til Søfartens				Cirkulærens Trykning	4,945	50	
Fremme	500	—		Assurance	10	50	
Deponeret af Forfatteren.....	200	—		Forsendelse	99	70	
	5,700	—		Bogens Hovedforhandling	170	36	
Salg af Bogen til 31. Decbr. 1901	1,579	85	7,279 85	Annoncer	284	72	
(Forhandlernes Provision fradraget)				Forskelligt	24	21	
				Beholdning d. 31. Decbr. 1901	1,088	86	
							7,279 85
			12,972 89				12,972 89

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af Undertegnede revideret og intet fundet at bemærke.

Nordby, Fanø, d. 2. Juni 1902.

P. N. Harbye.

Thurø, d. 10. Juni 1902.

Sophus Hansen.

Bestyrelsen mindede i sin sidste Aarsberetning om, at en Række af de Spørgsmaal, som Foreningen har arbejdet for, i November Maaned 1899 blev henviste til

Behandling af en af Indenrigsministeriet nedsat Kommission, og den fremhævede, hvad den allerede havde gjort tidligere, Betydningen af, at Søfartskommissionens

Arbejde fremmedes saa hurtigt, at de til den henviste Sager, der senere kan ventes forelagte Rigsdagen, kunde blive behandlere af denne i den nu afsluttede Rigsdags-samling; den udtalte sluttelig, at en yderligere Forhaling af Kommissionens Arbejde blandt denne Forenings Medlemmer vilde vække megen Misstemning.

Bestyrelsen maa alvorligt beklage, at et Aar nu atter er forløbet, uden at der foreligger noget Resultat af Kommissionens Arbejde. Den skal imidlertid overfor Foreningens Medlemmer erindre om, at det ikke staar i dens Magt at bringe dette Arbejde til en Afslutning, og at den ved alle forefaldende Lejligheder har fremhævet Betydningen af en saadan. Bestyrelsen har derfor intet Ansvar for, at det Arbejde, den forlængst har udført for forskellige af de til Kommissionen henviste Sager, foreløbig har været resultatløst. Den mener nu at burde tage under Overvejelse, om de paagældende Sager kan fremmes ved Initiativ fra Bestyrelsens Side, uanset at de i sin Tid er henviste til Søfarts-Kommissionens Behandling. Bestyrelsen skal minde om, at de Reforme, til hvis Løsning den i sin Tid tog Initiativet, og som senere henvistes til Kommissionen, er følgende:

En Reform af Toldlovgivningen, for saa vidt den vedrører Søfarten;

En Revision af Lov om Konsulatvæsenet, saaledes at Konsulatafgifterne ophæves eller nedsættes;

En Reform af Skibsmæglerinstitutionen;

En Reform af Besigtigelsesvæsenet for Skibe;

En Revision af forskellige af Sønæringslovens Bestemmelser;

En Revision af Søloven;

Adgang for fraværende Sømænd til at afgive deres Stemme ved politiske og kommunale Valg.

Det vil ses, at det er meget betydningsfulde Spørgsmaal, som Foreningen har maattet indstille Arbejdet for efter Søfarts-Kommissionens Nedsættelse — for betydningsfulde til nu længere at henligge uløste.

Skattereformen.

Bestyrelsen har med Glæde set, at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart overfor Regering og Rigsdag har paapeget de uheldige Følger, som de i Skatte-lovforslagene optagne Bestemmelser om Aktieselskabers Beskatning vilde have for vor Skibsfart, og at der ved Forslagenes Behandling fra Lovgivningsmagts Side er taget Hensyn til Repræsentationens Indvendinger mod dem.

Toldloven.

Bestyrelsen har med megen Paaskønnelse set, at Regeringen i den nu afsluttede Rigsdagssamling har forelagt et Forslag om Nedsættelse af Tolden paa Skibe og Skibsmaterialer, og at Folkethinget har vedtaget det. Den maa dog fremhæve, at Skibsfartens og Skibsbyggeriets berettigede Fordring fremdeles er den nævnte Tolds fuldstændige Ophævelse, og at en Reduktion af den kun kan betragtes som en midlertidig Foranstaltning, der forhaabentlig snart vil blive efterfulgt af en endelig.

Udkast til Lov om Aktieselskaber.

Den af Generalforsamlingen i Fjor vedtagne Resolution, saalydende:

„I Anledning af det Foreningen fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart tilstillede, ved Regeringens Foranstaltning udarbejdede Udkast til Lov om Aktieselskaber, udtaler Generalforsamlingen, at dette i flere Henseender — saaledes navnlig ved Bestemmelserne om Minimumsgrænsen for Aktiekapitalen og Afleggelse af Aarsregnskab — er stærkt stridende mod Sejlskibsfartens Interesser. Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til kraftig at gøre sin Indflydelse gældende imod, at disse og andre Bestemmelser i nævnte Udkast, der vil virke hæmmende for en sund Udvikling af Sejlskibsfarten, optages i en eventuel Lov om Aktieselskaber“, har Bestyrelsen tilstillet Fællesrepræsentationen for dansk

Skibsfart, der derefter har indsendt den til Indenrigsministeriet, idet Repræsentationen har udtalt sin Tilslutning til den.

Søfolks Ulykkesforsikring.

Bestyrelsen har, som den bebudede i sin sidste Aarsberetning, i det forløbne Aar taget Initiativet til at søge gennemført en lovordnet Ulykkesforsikring for Søfolk, idet den om denne Sag har rettet en Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. Bestyrelsen udtalte i denne Henvendelse, at der for den i denne Sag frembyder sig to Spørgsmaal til Besvarelse, nemlig:

1) Bør Rederierne tage Initiativet til dens Løsning? og

2) Ad hvilken Vej bør den i bekræftende Fald søges løst.

Med Hensyn til det første Spørgsmaals Besvarelse anførte Bestyrelsen, at det for den var bestemmende, at den af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling er opfordret til at søge det løst, og at den derfor turde udtale, at Sejlskibsrederierne er rede til at bringe de Offre, der for deres Vedkommende vil være forbundne med en lovordnet Ulykkesforsikring for Søfolk; samt at den maatte tillægge det en ikke ringe Vægt, at en saadan Reform gennemføres ved Rederiernes Initiativ, idet det maa antages at bidrage til at udvikle gode og rolige Arbejdsforhold i Handelsflaaden, at Rederierne søger at løse et Spørgsmaal af saa vidt rækkende Betydning for Besætningerne i deres Skibe. Bestyrelsen maatte derfor besvare det første af de opstillede Spørgsmaal bekræftende.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaals Besvarelse, fremhævede Bestyrelsen, at der her er Tale om en Sag, der er af fælles Interesse for alle de i Repræsentationen indmeldte Foreninger, hvorfor denne formentlig bør tage Sagen i sin Haand og søge den fremmet paa den Maade, den finder tjenligst.

Som det fremgaar af Fællesrepræsentationens Aarsberetning, har denne nu forelagt Sagen for Indenrigsministeriet.

Søforklaringers Afgivelse i Udlandet.

Bestyrelsen har med megen Glæde set, at dens i sidste Aarsberetning omtalte Henvendelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at søge udvirket en Ændring af Sølovens § 40, saaledes at de danske Konsuler i Udlandet bemyndiges til at modtage edelig Søforklaring, forsaavidt de er kvalificerede hertil, har baaret Frngt, saaledes at der i sidste Rigsdagssamling ved Regeringens Foranstaltning er gennemført en Lov om Ændring af Sølovens § 40 i den angivne Retning.

Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Den af Foreningen udgivne „Haandbog i praktisk Sømandsskab“, af Skibsfører J. Kusk Jensen, er i det forløbne Aar forhandlet gennem Foreningens Kredsstyrelser, Navigationsskolerne m. fl., for Norges og Sverrigs Vedkommende gennem Boghandelen.

Det har været Bestyrelsen kært at se, at Bogen fra alle Sider er blevet modtaget med stor Anerkendelse og at dens Værdi, navnlig for de unge Søfolk, er blevet stærkt fremhævet. Særlig Anerkendelse har Bogen fundet ved, at Justitsministeriet ved Cirkulære af 21. Oktober 1901 til Formændene i samtlige Søretter har henledet disses Opmærksomhed paa Bogen, idet Ministeriet udtalte, at den maa anses for vel egnet til, at der med Hensyn til Søforklaringer og Søforhør i den kan søges Oplysning om tekniske Enkeltheder og eventuelt, navnlig ved Hjælp af de til Værket hørende Tegninger, tilvejebringes nærmere Tydeliggørelse af aflagte Forklaringer.

Bestyrelsen henstiller til Foreningens Kredsstyrelser og Medlemmer, fremdeles at virke ivrigt for Bogens Udbredelse blandt de unge Søfolk.

Frdrag ved Beregningen af den afgiftspligtige Tonnage.

Foreningens sidst afholdte Generalforsamling henstillede til Bestyrelsen at undersøge, om visse Rum i Sejlskibe, der nu er afgiftspligtige, kunde blive afgiftsfri. Det fremhævedes særlig, at der af Kølsvin, Dæksbjælker, Master, Pumper, Vandbeholdere o. lign. ikke burde svares Afgift, idet de Rum, der indtages heraf i Skibet, ikke kan indtage Last, og derfor bør være afgiftsfri.

Bestyrelsen har i denne Sag ganske maattet tiltræde den Opfattelse, der kom til Orde under Generalforsamlingens Forhandlinger, nemlig at Sagens Ordning for danske Skibes Vedkommende vil være afhængig af, hvorledes Skibsmaalingssautoriteterne i Udlandet, og da særlig i England, stiller sig til dette Spørgsmaal. Bestyrelsen har derfor rettet en Anmodning til det danske Generalkonsulat i London om at faa Oplysning om, hvorvidt saadanne Rum i Skibet, der ikke indtager Last, i England fradrages ved Beregningen af Skibets afgiftspligtige Tonnage, og særlig, om de ovenfor nævnte Rum o. lign. fradrages. Af de Oplysninger, Bestyrelsen derefter modtog fra Generalkonsulatet, fremgik det, at de i England gældende Regler ikke tillader noget Afdrag fra Brutto Tonnagen for det Rum, som indtages af Kølsvin, Dæksbjælker, Master, Pumper, Vandbeholdere o. lign. Bestyrelsen har sendt disse Oplysninger til Kredsstyrelsen for Fyen, der har rejst det her foreliggende Spørgsmaal, og har derefter fra denne modtaget en Udtalelse om, at den, efterat have gjort sig bekendt med Oplysningerne, anser det for unyttigt at søge de omtalte Rum fritagne for Afgift for danske Skibes Vedkommende. — Bestyrelsen vil være opmærksom paa, om der senere paa dette Omraade skulde indføres saadanne ny Bestemmelser i England, der vilde tillade Foreningen paany at optage denne Sag med bedre Udsigt til en gunstig Løsning.

Et Søfartsdepartement.

I Anledning af Beslutning af den sidst afholdte Generalforsamling, har Bestyrelsen i Skrivelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart henledt dennes Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at de Sager, Søværnen vedrørende, der behandles af Ministerierne, samles i et enkelt Departement, og har henstillet til Repræsentationen at søge denne Sag fremmet paa den Maade, den under de torhaandenværende Forhold maa anse for den bedste. Som det fremgaar af Repræsentationens Aarsberetning, har den forelagt Sagen for Regeringen.

En Skole for Skibskokke.

Det vil være bekendt, at Bestyrelsen i sit Møde i Juli Maaned f. A. behandlede en til den indsendt Plan om, at Foreningen skulde overtage den i Nordby paa Fanø værende praktiske Sømandsskole og derefter lede denne med i det væsentlige de samme Undervisningsfag som hidtil samt i Forbindelse med den oprette en Skole for vorde Skibskokke. Man var i Bestyrelsen enig om, at der burde lægges særlig Vægt paa denne sidste Del af Planen: en Skole for Skibskokke, og den første Opgave maatte derfor være at undersøge Betingelserne for en saadan Skoles Eksistens paa Fanø. Denne Undersøgelse gav imidlertid det Resultat, at Skolen, om den skal trives og svare til sin Hensigt, nødvendigvis maa ligge i en større By, dels for at der kan gives Eleverne Lejlighed til at deltage i Indkøb af Proviant, saaledes at de lærer at foretage disse praktisk og økonomisk, dels for at den i Skolen tilberedte Mad kan afsættes bekvemt og hurtigt, hvad ogsaa i økonomisk Henseende vil have ikke ringe Betydning. Bestyrelsen har derfor maattet opgive Planen om at knytte en Kogeskole til Sømandsskolen, paa Fanø, og den bestemte sig herefter til at søge oprettet en Kogeskole som et selvstændigt Foretagende. Da en saadan Skole vil være af betydelig Interesse

ogsaa for de Dele af Sømandsstanden, der ikke repræsenteres af nærværende Forening, besluttede Bestyrelsen at overlade det videre Arbejde i denne Sag til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. I en Skrivelse til denne gav Bestyrelsen en udførlig Fremstilling af Sagens formentlige Betydning, af dens Stilling i andre Lande, og af den Maade, hvorpaa den antages at burde fremmes her i Danmark. Da denne Skrivelse har været offentliggjort i Medlemsbladet, anses det for uforment at omtale den nærmere i denne Beretning. Det skal kun tilføjes, at Fællesrepræsentationen, som det fremgaar af dens Aarsberetning, har besluttet at fremme denne Sag.

Paa Bestyrelsens forestaaende Møde vil man behandle Spørgsmaalet om, hvorledes Foreningen skal stille sig overfor Planen om at overtage Fanø praktiske Sømandsskole, efterat dette Spørgsmaal altsaa nu foreligger under andre Forudsætninger end i Fjor.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Paa Foreningens sidst afholdte Generalforsamling vedtoges det at fortsætte Arbejdet for at faa den i visse Østersøhavne fordrede og af Skibsførerne givne Garanti for Vægt afskaffet. Foreningens Afdeling for mindre Skibe har derefter paa sin Generalforsamling i afvigte Januar Maaned vedtaget at samle Underskrifter blandt de Sejlskibsredere og Sejlskibsførere, der er beskæftigede i Østersøfarten, paa en Erklæring af følgende Indhold:

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

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

Der er herefter i Foreningens Kredsafdelinger samlet Underskrifter paa denne Erklæring, og der er af Afdelingen for mindre Skibe indledet Forhandling med større tyske Rederiforeninger om en fælles Optræden.

The Sailing Shipowner's Documentary Committee.

Det vil erindres, at Foreningen i Fjor fra denne Komite, — hvis Opgave er at varetage Sejlskibsrederiernes Interesse med Hensyn til Affattelsen af Certepartier for Transport med Sejlskibe — modtog Opfordring til at tiltræde Komiteen, der allerede havde faaet Tilslutning, foruden fra de engelske, fra de større tyske Sejlskibsrederi-Foreningers Side. Bestyrelsen erkendte det ønskelige i, at denne Komite fandt Støtte ogsaa fra de danske Sejlskibsreders Side, men da det oversteg Foreningens økonomiske Ævne at indgaa i Komiteen paa de fastsatte Vilkaar, besluttede Bestyrelsen at forespørge den, om den mulig vilde optage Foreningen paa læmpeligere Vilkaar. De Forhandlinger, der derefter er førte med Komiteen, har ført til det Resultat, at denne har erklæret sig villig til at optage Foreningen mod en lavere Afgift end den oprindeligt fastsatte, saaledes at Udgiften for Foreningen vil blive c. 200 Kr. aarlig. Bestyrelsen har derefter, foreløbig for indeværende Aar, indmeldt Foreningen, idet den mener at burde støtte det saaledes organiserede Arbejde for bedre Certepartiformer, ligesom den haaber, at Foreningen i andre Henseender vil have Gavn af saaledes at træde i fast Forbindelse med de større udenlandske Sejlskibsrederi-Foreninger.

Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande.

Bestyrelsen har i det forløbne Aar som hidtil ladet det være sig magtpaaliggende at bringe de Ønsker, der fremsættes for den om Forbedringer ved Belysningen og Afmærkningen af vore Farvande, til Marineministeriets Kundskab, og Ministeriet har som sædvanlig stillet sig saa imødekomende som muligt overfor Foreningens Henvendelser. Det har saaledes, som Svar paa et Andragende fra Foreningen, meddelt denne, at Fyret paa Frankeklint i indeværende Sommer vil blive forandret overensstemmende med de i Andragendet fremsatte Ønsker, samt at følgende Sømærker, naar de hertil fornødne Midler er bevilgede paa det kommende Aars Finanslov, vil blive udlagte: Et Sømærke paa Havknudeflak; en Risrik paa 7 Fods Pladen vest for Letten; en Risrik paa Lyø Revs Østende; en Halm- og en Risrik for Løbet mellem Korshavn og Flæskholm ved Avernakø; 2 Hovedfarvandsmærker i Storstrømmen, nemlig et syd for Middelgrundens 7 Fods Pule og et nord for Havnsø Næb. Fremdeles vil Forholdene ved Romsø Fyr blive undersøgte. — Ministeriet har derimod ikke kunnet imødekomme Ønsket om at faa udlagt en Lystønde paa Bolsaxen, fordi der ikke kan udstationeres flere Lystønder end de, der nu forefindes, saa længe der kun have ét Skib, der kan inddrage Lysbøjer ved at tage dem inden Bords. Ministeriet har imidlertid sin Opmærksomhed henvendt paa det nævnte Punkt som et af de Steder, hvor en Afmærkning ved en Lysgiver tiltrænges, og Tanken har hidtil nærmest været at opføre et Fyrtaarn paa „Falske Bolsax“; Ministeriet tør dog ikke udtale sig om, hvornaar Opførelsen af et saadant kan finde Sted. — De gennem Foreningen fremsatte Ønsker om en Forbedring af Bogø Fyr i Lille Bælt samt om en Lystønde ved Enden af Gjedser Landrev, en Lystønde S. V. for Kirkegrunden, en Forandring af Lohals Fyr, en Prik paa Rothes Grund, en Prik paa Sejro S. O. Rev, en Kost N. for Fyens Hoved, en Prik ved Egholm N. Pynt og nogle Prikker i Holbæk Fjord ser Ministeriet sig derimod ikke i Stand til at imødekomme, da disse Forbedringer ikke menes at være af tilstrækkelig stor Betydning til at forsvare de med dem forbundne Udgifter.

Toldeftersynet ved Hals.

Bestyrelsen har under Overvejelse — særlig i Anledning af et fra Afdelingen for mindre Skibe modtaget Andragende — at søge Toldeftersynet ved Hals hævet og en mere tidssvarende Ordning indført.

Forsøglingen i Københavns Frihavn.

Bestyrelsen er betænkt paa at foretage Skridt for at søge gennemført Lettelser ved Toldvæsenets Forsøgling af mindre Sejlskibe i Københavns Frihavn, saaledes at disse kan undgaa de væsentligste af de Ulemper, den nuværende Ordning medfører.

Dragør Havn.

Fra Afdelingen for mindre Skibe har Bestyrelsen modtaget Anmodning om at virke for, at Dragør Havn kan blive saaledes uddybet og forbedret, at den kan tjene som Nød- og Tilflugthavn for mindre Skibe, især om Vinteren under Isgang og lignende Forhold, samt om at undersøge, hvorledes Kommunalbestyrelsen i Dragør stiller sig til et Andragende til vedkommende Autoriteter om Foranstaltninger i denne Retning.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, København, i Juni 1902.

P. RECHNITZER,

Aalborg, Formand.

M. N. FISCHER,
Vejle.

JACOB HOLM,
København.

J. PH. JØRGENSEN,
Thurø.

A. M. KNUDSEN,
Sønderho, Fanø.

C. P. LUND,
Rønne.

A. P. RASMUSSEN,
Nykjøbing Jyll.

P. N. WINTHER,
Nordby, Fanø.

Bestyrelsen har i denne Anledning, forinden den tager Stilling til denne Sag, indledet Forhandlinger om den med Dragør Byraad.

Søulykke-Statistikken.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har Bestyrelsen efter Anmodning afgivet en Udtalelse om, hvorvidt den anser den aarlig udkommende Søulykke-Statistikks nuværende Form og Indhold for at være formaalstjenlig, eller i modsat Fald, hvilke Ændringer deri der maatte anses for ønskelige.

Bestyrelsens Udtalelse gik ud paa, at den ikke kan se noget at indvende mod den Form, under hvilken Søulykke-Statistikken fremtræder. Med Hensyn til dens Indhold, ansaa Bestyrelsen sig ikke for kompetent til at udtale nogen Anke mod det i Almindelighed, men indskrænkede sig til at gøre opmærksom paa den Indvending, der, formentlig med Rette, stedse er fremført mod dette, nemlig at der ikke gives tilstrækkelige Oplysninger om Søulykkernes Aarsager; kun ved at give saadanne Oplysninger kan Statistikken formentlig faa den tilsigtede Betydning. Skat Statistikken i denne Henseende undergaa en Forandring, maa man derfor enten overvinde de Vanskeligheder, der hidtil har været forbundne med at faa de fornødne Udtalelser fra Søretterne, eller, hvis dette ikke lader sig gøre, tilvejebringe en anden Institution til Undersøgelse af Søulykkerne. Om en saadan Institutions Indretning saa Bestyrelsen sig ikke i Stand til at udtale sig, uden i hvert Fald efter en nærmere Overvejelse af den hele Sag; den indskrænkede sig derfor til at gøre opmærksom paa Betydningen af, at der, hvilken Ordning man end træffer, paaføres Skibene saa lidt Tidsspilde som muligt.

Bekendtgørelse om Lanterner og Lyd-Signalapparater.

Fra Fællesrepræsentationen fra dansk Skibsfart har Bestyrelsen modtaget til Uddeling Eksemplarer af den af Indenrigsministeriet under 13. Marts d. A. udfærdigede Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe. Denne Bekendtgørelse er i stort Antal uddelt blandt Foreningens Medlemmer.

Forskellige Meddelelser.

Bestyrelsen har til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, efter dennes Anmodning, afgivet Udtalelser om Oprettelse af et dansk Konsulat i Dakar og om Sygdommen Beri-beris Forekomst i danske Sejlskibe. — Til Kredsstyrelserne er sendt et fra Fællesrepræsentationen modtaget Uddrag af den ny russiske Lov om Skibs- og Pudafgift samt af den i denne Anledning udstedte Instruks til de russiske Toldsteder.

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.

Det forløbne Aar viser atter forøget Tilgang til Foreningen. Bestyrelsen udtaler Haabet om, at denne saaledes stedse maa gaa fremad og stedse staa som en stærk og levedygtig Organisation, hvilket er Betingelsen for, at den vil kunne løse de betydningsfulde Opgaver i Sejlskibsnæringens Interesse, som paahviler den.

Leith. — Russia, Hansen, afg. fra Riga 21. Juni, best til Delazy. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Tyne 19. Juni, ank. til Swinemünde 22. Juni. — Normannia, Erichsen, afg. fra Kronstadt 22. Juni, best. til Riga.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Blyth 21. Juni, best. til Kronstadt. — Patria, Lund, afg. fra Tyne 19. Juni, ankom til Swinemünde 22. Juni. — Gratia, Skov, ankom til Amsterdam 19. Juni.

Union. Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 21. Juni, ankom til Tyne 22. Juni. — Britannia, Larsen, ankom til Kronstadt 20. Juni. — Caledonia, Fisker, afg. fra Sunderland 20. Juni, ank. til Kbhvn. 23. Juni.

Inga. Carbonia, Jørgensen, ank. til Hull 20 Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Nordmaling 19. Juni, bestemt til Ghent. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Wasa 16. Juni. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Gamle Karleby 23. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ankom til St. Petersburg 22. Juni. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Cardiff 20. Juni. — Jømsborg, Kühl, ankom til Boulogne 19. Juni. — Kronborg, Eriksen, afgik fra St. Vincent 14. Juni, bestemt til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, afg. fra Methil 24. Juni, best. til Kbhvn. — Skanderborg, Jensen, ankom til Hamburg 18. Juni. — Søborg, Fischer, ank. til Jacobstad 16. Juni. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Rouen 23. Juni. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Gamle Karleby 22. Juni, best. til Rouen.

Dampskibeelskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Hartlepool 22. Juni. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Kronstadt 23. Juni, best. til Hankipudas. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Temriouk 23. Juni, best. til Novorossisk. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Blyth 23. Juni. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Ghent 23. Juni, best. til Cardiff. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Cardiff 23. Juni. — Vordingborg, Petersen, ankom til Blyth 23. Juni.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 20. Juni. — Kallundborg, Lund, afgik fra Yxpila 18. Juni, best. til Rotterdam.

Dampskibeelskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kotka 23. Juni, best. til Antwerpen. — Sjælland, Sonnichen, afg. fra Riga 22. Juni, best. til Ghent. — Agnete, Jensen, ankom til Boness 23. Juni. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 24. Juni. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 22. Juni. — Ajax, Brorson, afgik fra Riga 19. Juni, bestemt til West Hartlepool. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 21. Juni. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 24. Juni. — Rønne, Hintze, afgik fra Odense 21. Juni, best. til Baltasound.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Libau 22. Juni. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Libau 17. Juni. — Ansgar, Larsen, ankom til London 20. Juni. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Newcastle 16. Juni, ankom til Kronstadt 23. Juni. — Hamlet, Sommer, ankom til Sunderland 21. Juni. — Helge, Matthiessen, afgik fra Borgå 21. Juni, best. til Honfleur.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Singapore 13. Juni. — Boribak, Madsen, ankom til Singapore 12. Juni. — Anamba, Cortsen, afgik fra Antwerpen 20. Juni. — Sentis, Koren, ankom til Bangkok 12. Juni.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, i Methil. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, paa Rejse til Kronstadt. — St. St. Blicher, Klitgaard, i Grangemouth. — N. G. Petersen, Ellekilde, i Burntisland. — G. Koch, Jørgensen, i Kronstadt. — Hans Tausen, Klaaborg, i Luleå. — H. C. Andersen, Tilly, i Bjørneborg.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Burntisland 23. Juni. — London, Bom, ankom til Zaandam 21. Juni. — Paris, Nielsen, ankom til Calais 22. Juni.

Myren. Clara, Jensen, ankom til Kiel 22. Juni. — Kai, Thomsen, ankom til Burntisland 21. Juni.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Burntisland 24. Juni. — Svend, Bønnelycke, afg. fra Riga 20. Juni, bestemt til Ghent.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Newcastle 23. Juni, best. til Port Solter.

Sejlskibe.

Fans. Sønderho. Georg Scwhalbe, Pedersen, pass. 14. Juli Prawl Point, fra Azorerne til St. Petersburg. — Anna, Hansen, afg. 17. Juni fra Haugesund til Rochester. — Mary, Lydom, afg. 19. Juni til Holbæk fra Boness.

Rønne. Ane Cathrine, Møller, ank. til Karrebæksminde 14. Juni. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 15. Juni. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Swinemünde 19. Juni. — Courseer, Jakobsen, ankom til Windau 19. Juni. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 19. Juni. —

Castor, Clausen, ank. til Odense 20. Juni. — Clara Marie, Koføed, ank. til Kjøbenhavn 20. Juni. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 21. Juni. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 21. Juni. — Prøven, Bidstrup, ankom til Stockholm 21. Juni.

Svendborg. I. M. Nielsen, Nielsen, ankom til Riga 17. Juni. — Anna Kirstine, Frantsen, ankom til Portsmouth 16. Juni. — Flora, Sørensen, ankom til Westhartlepool 17. Juni. — Newsky, Nielsen, ankom til Stettin 17. Juni. — Heimdal, Rasmussen, ank. til St. Petersburg 17. Juni. — Brage, Hansen, ankom til Fowey 18. Juni. — Standard, Rasmussen, ank. til Archangel 17. Juni. — Helge, Nielsen, ankom til Holmsund 17. Juni. — Adolphine, Rasmussen, ankom til Kotka 18. Juni. — Julie Hedegaard, Hansen, ankom til Viborg 17. Juni. — Zampa, Petersen, ankom til Kjøbenhavns Red 19. Juni. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 19. Juni. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Gefle 19. Juni. — Hans Emil, Hansen, ank. til Bogense 20. Juni. — Ane, Rasmussen, ankom til Holbæk 20. Juni. — Rota, Jørgensen, ankom til Uleåborg 19. Juni. — Fulvia, Nielsen, ankom til Ræfse 20. Juni. — Agnete, Møller, ankom til Rødvig 20. Juni. — Rossing, Larsen, ankom til Kjøbenhavns Red 20. Juni. — Elise, Andreasen, ankom til Rochester 20. Juni. — Clythia, Nielsen, ankom til Kragerø 21. Juni. — Christian, Jørgensen, ankom til Archangel 22. Juni. — Boline Marie, Hansen, ankom til Riga 23. Juni.

Æra. Maren, Christensen, ankom 17. Juni til Libau. — Ceres, Bager, afgik 13. Juni fra Stugsund til Isigny. — Lykkens Prøve, Jensen, ankom 14. Juni til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ankom 16. Juni til Kjøbenhavn. — Harris, Thorsteinsen, ankom 15. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Helsingfors til Southampton. — Haabet, Hansen, ankom 15. Juni til Nyborg. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 17. Juni til St. Petersburg. — Immanuel, Schmidt, ank. 16. Juni til Kjøbenhavn. — Sylphe, Petersen, ankom 17. Juni til Charlestown. — Lykkens Prøve, Jensen, afgik 16. Juni fra Kjøbenhavn til Stubbekøbing. — Skandia, Hay, ankom 19. Juni til Gefle. — Ansgar, Jørgensen, ank. 19. Juni til Hernøsand. — Agnes, Henriksen, afg. 17. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Cathinka, Olsen, afg. 16. Juni fra Aalborg til Riga. — Catrine, Christensen, ankom 17. Juni til Aarhus. — Astræa, Svane, ankom 19. Juni til Fowey. — I. A. Kromann, Christensen, afejlede 18. Juni fra St. John til Dinkirk. — Uffo, Grube, ank. 18. Juni til Langesund. — Aurora, Pøffer, ankom 19. Juni til Roumo. — Minde, Rasmussen, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn. — Eden, Petersen, ankom 18. Juni til Liscombe fra Dakar. — Emilie, Hansen, afgik 18. Juni fra Kjøbenhavn til Faxe. — Skjold, Mygind, sejlferdig 17. Juni i Warkworth til Stubbekøbing. — Gæa, Knudsen, ankom 18. Juni til Kjøbenhavn. — Niels Juel, Nielsen, ankom 5. Juni til Barbados paa Rejse fra Marseille til Progresso. — Albertha, Kromann, afgik 17. Juni fra Sønderhamn til Abberville. — Thea, Friis, passerede 19. Juni Sletten paa Rejse til Rye. — M. Hay, Petersen, ank. 21. Juni til Laurvik. — Gertrud, Jørgensen, afgik 18. Juni fra Ramsgate til Warkworth. — Anne, Johansen, ank. 20. Juni til Bridgeport. — Ino, Weber, ankom 20. Juni til Ørnskjølsvik. — Hekla, Jørgensen, ank. 20. Juni til Kbhvn. paa Rejse fra Berwick til Sundsvall. — Margrete, Christensen, ank. 20. Juni til Kjøbenhavn. — Maren Christine, Svinding, afg. 21. Juni fra Kbhvn. til Åreskøbing. — Claudia, Simonsen, ankom 21. Juni til Jamaica. — Anna Cecilie passerede 20. Juni Butt of Lewis paa Rejse fra Leith til New Foundland. — Emilie, Friis, afgik 20. Juni fra Boness til Rudkjøbing. — Anna, Schmidt, afg. 20. Juni fra Boness til Rudkjøbing. — Hans, Hansen, afg. 19. Juni fra Wemyss til Ommel.

Andre Sejlskibe. Jensine af Aarhus, Olsen, ankom til Høruphav fra Kalmar 18. Juni. — Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 20. Juni til Hamburg fra Halmstad.

Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjebejde af 16 Fod. Maalet er danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Aen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø-NV-Rev. Den 27de Juni 1902 eller, hvis Vejret forhindrer det, saa snart som muligt derefter vil Fyret paa Baaken paa Læsø-NV-Rev atter blive tændt. Det viser rødt, fast Lys, Flammens Højde er uforandret.

Samtidig med Fyrets Tænding inddrages Lystønden 3 Kbl. SV. for Fyrbaaken.

Jylland Ø.-Kyst. Havknupe Flak Ø. I Sommeren 1902 ud-

lægges en rød Vager med 3 Koste i ca. 6 Fv. Vand tæt Ø. for 26 Fods Pullen Ø. for Havknude-Flak.

Sundet. Flinterenden. Nordre-Flint. Klokketønden ved Nordre-Flint er udlagt den 18de Juni 1902.

Smaalands-Farvandet. Letten V. I Sommeren 1902 udsættes en Rispråk ved 7 Fods Pladen V. for Letten.

Storstrøm. I Sommeren 1902 udlægges en rød Vager med 3 Koste i c. 5 Fv. Vand ved N.-Siden af Storstrøm, c. 400 Alen S. for 7 Fods Pullen S. for Middelgrund, og en hvid Vager med 3 nedadvendte Koste i c. 5 Fv. Vand ved S.-Siden af Storstrøm, c. 200 Alen fra Landgrundens 4 Fv. Kurve, omtrent N. for Havnsø-Næb.

Farvandet Syd for Fyen. Lyø-Rev og Avernakø. I Sommeren 1902 udsættes en Rispråk ved Lyø-Rev Ø.-Ende, samt en Halmprik og en Rispråk ved Løbet mellem Korsholm og Flæskholm ved Avernakø.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Karlskrona Skærgaard. Flakaskär. Den 1ste September 1902 tændes paa Flakaskär SV.-Pynt to røde, faste Fiskefyr c. 45 Alen N. 48° Ø. og S. 48° V. fra hinanden. Flammens Højde: 32 og 29 Fod. 56° 3' 50" N. Br. 15° 43' 35" Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Norstrømsgrund“ atter udlagt paa Station.

Finland. Den 3die Juni 1902 er Fyrskibet „Storkallegrund“ uden for Kaskö, og den 13de Juni Fyrskibet „Snipan“ i Norra Qvarken udlagt paa Station.

Finske Bugt. Hangöudd. Båtviken. Prestön. Afmærkningen af Farvandet fra Hangö Bromarf til Båtviken er inddragen.

Bolstö Lodsplads. Långviken. Afmærkningen af Farvandet til Långviken Savværk er inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Cuxhaven. Fra 10de til 12te September 1902 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven fra 8 Fm. til 2 Em. Pladsen begrænses mod N. af en Linie mellem Tønde M. og Nr. 9, mod S. af en Linie mellem Altenbruch Kirke og Tønde Nr. 17, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlads. Dampere med rødt Flag ligge ude. Anvisninger og Signaler skulle følges. Et Flag hejst paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at Pladsen ikke er spærret.

Fyrskibet „Elbe Nr. IV.“ S. for Fyrskibet „Elbe Nr. IV“, fra den sorte og røde Baaketønde O med Kors ved Mittelgrund SØ.-Ende i SØ. t. Ø. 1/2 Ø. til S. for sort Spidstønde Nr. 11, har der tværs over Farvandet dannet sig en 2 Kbl. bred Barre med 24 à 25 1/2 Fod Vand. Baaketønden er den 21de Juni flyttet til 53° 55' 51" N. Br. 8° 39' 45" Ø. Lgd.

Scheelenkuhl og Brokdorf. Vraget af „Valkyrien“ er flyttet nærmere til den holstenske Kyst. Scheelenkuhl og Brokdorf Fyr viser nu atter samme Lys som før den midlertidige Forandring.

Weser. Nordenham—Dedesdorf. Mellem Nordenham og Dedesdorf er den midlertidige Belysning nu permanent. Einswarderdeich røde Tværmærkefyr, Flagbalgersiel lave Fyr i den øvre Linie og den faste Vinkel, der lyste op ad Floden i Flagbalgersiel høje Fyr, ere slukkede.

For Farvandet paa den højre Bred neden for Dedesdorf skal Vinkelen i Flagbalgersiel lave Fyr med Formærkelser bibeholdes, saa længe der er Vand nok til Besejling.

Det nye Farvand ved Weser venstre Bred er afmærket med to røde Spirtønder L og M, og tre sorte Spidstønder Nr. 29, 30 og 31, Farvandet ved højre Bred med en rød Stump-tønde A og to sorte Spidstønder Nr. 1 og 2.

Jade og Weser. Mellem Wangeroo og Rother-Sand Fyrtaarne ligger midlertidig til Afmærkning af et Telegrafkabel i Jade 3 røde Tønder, i Alten Jade 2 røde Tønder og i Weser 3 røde Tønder.

Holland. Zeegat van Terschelling. Thomas Smitgat. I Thomas Smitgat er en Spidstønde Nr. 4 med Kors udlagt i 17 Fod Vand mellem Spidstønde Nr. 3, af hvilken Topbetegnelsen er aftagen, og den røde Kugletønde med Ballon over Diamant. 53° 23' 52" N. Br. 5° 6' 13" Ø. Lgd.

I Zeudrak i Blauwe Slenk er i 13 1/2 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 10a. 53° 13' 1' N. Br. 5° 18' 16" Ø. Lgd.

Helder. I Juli, August og September 1902 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 Ø., hvidt og rødt S., hvidt V., hvidt og sort NØ., rødt og sort SØ., sort og hvidt SV., og sort og rødt NV. Dampere ligge ude til Anvisning og Hjælp. Om Natten ligge Fartøjer ude, naar der skydes, og paa Fort Kijkduin hejses to røde Lanterner vandret for hinanden.

Zeegat Hoek van Holland. Blinde Hoofd. Blinde Hoofd

hvide, faste Fyr er midlertidig ombyttet med et Fyr, der kun brænder, naa Vejret tillader det.

Frankrig. Crottoy. En Taageklokke, der hver 20 Sekunder giver To-Slag, er anbragt ved Tidevandsfyret ved Crottoy Havn.

England. Gull Stream N.-lige Indløb. I det N.-lige Indløb til Gull Stream er funden følgende Grunde: En Sandgrund med 29 Fod Vand, Springtids Lavvande, 3 1/2 Kml. S. 74° Ø. fra North Foreland Fyr og i N. 68° Ø. fra Fyret paa Ramsgate Ø.-Pier. En Sandgrund med 30 Fod Vand, Springtids Lavvande, 3 1/2 Kml. S. 57° Ø. fra North Foreland Fyr og i N. 79° Ø. fra Fyret paa Ramsgate Ø.-Pier. North Foreland Fyr: 51° 22' 5" N. Br. 1° 26' 7" Ø. Lgd.

Docking, Winterton og Holm. Følgende Tønder skulle forandres saaledes:

Northeast Docking Kugletønde med to Diamanter ombyttes med en sort og hvid vandret stribet, kugleformet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S. 53° 14' 1/2 N. Br. 0° 41' 5" Ø. Lgd.

South Winterton Ridge Kugletønde med Kryds ombyttes med en sort og hvid vandret stribet, kugleformet Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser. 52° 47' 1/2 N. Br. 2° 2' 1/2 Ø. Lgd.

South Holm Sand Kugletønde med Kryds ombyttes med en rød og hvid vandret stribet, kugleformet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S. 52° 27' 1/2 N. Br. 1° 47' 1/2 Ø. Lgd.

Dudgeon. East Dudgeon sorte Spidstønde er inddragen og en sort Klokketønde udlagt N. t. V. 3/4 Kml. fra Spidstøndens Plads i 8 1/2 Fv. Vand, 4 Kbl. Ø. t. S. fra en 4 Fv. Grund. 53° 18' 55" N. Br. 0° 59' 10" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Chausey. Paa Plateau d'Ousièrre er Tønden inddragen og en sort Baake med Cylinder opført. 48° 52' 17" N. Br. 1° 48' 41" V. Lgd.

England. Firth of Solway. Workington. Ved Workington Havn betyder en rød Ballon eller en rød Lanterne, hejst paa Signalmasten ved NV.-Hjørnet af Lonsdale Dok, at intet Skib maa staa ind i Havnen. 54° 39' N. Br. 3° 34' V. Lgd.

Skotland Ø.-Kyst. Kinnairdshead. Det nye Fyr paa Kinnairdshead skal tændes i Efteraaret 1902.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Passe du Médoc. Den rødmaalede Lystønde Nr. 37, Montrose, der viste hvidt Fyr med Formærkelser, er inddragen. 45° 14' 36" N. Br. 0° 44' 11" V. Lgd.

Newfoundland SV.-Kyst. Dead Islands Harbor. Et grønt, fast Fyr er tændt paa V.-Enden af Pitman Island i Løbet til Dead Islands Harbor, 6 Kbl. N. 37° Ø. fra Toppen af Duck Island. Flammens Højde: 25 Fod. 47° 34' 1/2 N. Br. 58° 58' 1/2 V. Lgd.

Canada. St. Lawrence River. Traverse of St. Roch. Fyret ved den øvre Ende af Traverse of St. Roch er et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 12 Sekunder, Lys 1s., Mørke 1s., Lys 1s., Mørke 1s., Lys 7s., Mørke 1s. Fyret lyser nu over hele Farvandet.

Nova Scotia. Cape Sable. Den 1ste Juli 1902 forandres Cape Sable hvide Blinkfyr til at vise hvidt Et-Blink hver 1/2 Minut, Blink 12s., Mørke 18s. 43° 23' N. Br. 65° 37' V. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Duxbury Pier. Taagesignal gives nu med Klokke, hvorpaa hver 15 Sekunder slaas Et-Slag, tæt ved Duxbury Pier, ved N.-Siden af Hovedløbet til Plymouth, Kingston og Duxbury Harbors, og ved Ø.-Siden af Indløbet til Cowyard Ankerplads og Duxbury Bay.

Maryland. Chesapeake Bay. North Point—Pooles Island. Vraget, der var sunket i Løbet mellem North Point og Pooles Island, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

South Carolina. Charleston. South Channel. South Channel hvide, faste, forreste Ledefyr, paa SV.-Pynten af Sullivans Island, er flyttet 240 Alen V. hen i den nuværende Ledelinie.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Santo Domingo. Santo Domingo Harbor. Vraget i Santo Domingo Havn er uskadeligt for Skibsfarten.

Porto Rico. Mayaguez Harbor. Algarrobo Reef. En sort Stump-tønde Nr. 3 er i 5 Fv. Vand udlagt ved V.-Kant af Revet ud for Point Algarrobo, fra Pynten i S. 39° V. og fra Fyret ved Toldbygningen i N. 58° V.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Magellan Stræde. Delgada Point. Delgada Point Fyr er nu forandret til et fast Fyr, der viser rødt Lys fra

N. 23° Ø. til N. 49° Ø., hvidt Lys fra N. 49° Ø. gennem Ø. og S. til S. 39° V. og rødt Lys fra S. 39° V. til S. 45° V. 52° 27' 55" S. Br. 69° 32' 20" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V. Formica Maggiore di Grosseto. Fra 1ste Juli 1902 kan fra Fyrtaarnet paa Formica Maggiore di Grosseto gives følgende Signaler: En Pyramide betyder: Behøver Lægehjælp. En Cylinder betyder: Fyrapparatet har lidt Havari. En Ballon betyder: Mangler Proviant og Vand. Da det ikke er sikkert, at Semafor-Stationerne paa Giglio eller Monte Argentario kunne se disse Signaler, anmodes Søfarende, som observere dem, om snarest at give Meddelelse derom i første Havn eller ved Signal til passerende Skibe, saa at Underretning snarest mulig kan naa Havn for at blive viderebefordret

Algier. Cherchell. I Løbet mellem l'Ecueil du Sphinx og Fastlandet ligger en 14 Fods Grund i Linien Cherchell Fyret over med den N.-ligste Holm ved Bas el Amesfout og en anden 14 Fods Grund 100 Alen S.-ligere, begge i 22 à 38 Fod Vand. 36° 38' 15" N. Br. 2° 17' 2" Ø. Lgd.

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

Røde Hav. Arabien. Yenbo. Schermo og Thetis Reefs. Paa Schermo Reef er rejst en Jernsøjle med Ballon, 29 Fod høj over Vandet. 24° 5' N. Br. 37° 51' Ø. Lgd.

Paa Thetis Reef er rejst en Jernsøjle med Ballon, 10 Fod høj over Vandet. 23° 39' N. Br. 38° 2' Ø. Lgd.

Forindien. Hindustan. Bombay. Kundari Island. Det nye Lynfyrt paa Kundari Island vil blive tændt den 1ste Juli 1902. Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Malabar Kyst. Tellicherry Red. Paa Tellicherry Red er fundet en 7 Fods Klippegrund, 6 Kbl. S. 25° V. fra Klippepynten under Mailankun og i S. 25° Ø. fra Nilot Point. Uden om Grunden er der 12 Fod. 11° 43' N. Br. 75° 30' Ø. Lgd.

Quilon. Paa Tangacheri Point, Quilon Red, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink, ikke To-Blink. 8° 53' N. Br. 76° 34' Ø. Lgd.

Sumatra N.-Kyst. Øen Weh. Sabangbaai. I Sabangbaai er den V.-ligste af de to hvide Spidstønder flyttet og ligger nu i 5½ Fv. Vand, ½ Kbl. uden for Kysten S. for Ajer Masin, fra Punt Masam Fyrpæl i N. 86° Ø.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Aroebaai. Babalan Geul. I Babalan Geul er hvid Spidstønde Nr. 1 inddragen. 4° 6' 55" N. Br. 98° 19' 54" Ø. Lgd.

China SØ.-Kyst. Mirs Bay. Long Harbor. I Long Harbor ere følgende Grunde fundne:

En 12 Fods Stengrund, der strækker sig 1¾ Kbl. ud fra Grass Island V.-Side. Grundens V.-Ende ligger fra Grass Island V.-Ende i S. 1° Ø. 3 Kbl. og fra Sam Mau Shak i S. 78° Ø. En Klippe med 4¼ Fv. Vand fra samme Punkter i S. 34° V., 6½ Kbl. og i S. 32° Ø. En Klippe med 4 Fod Vand, fra samme Punkter i S. 12° Ø., 7 Kbl. og i S. 55° Ø. En 4¼ Fv. Klippe fra samme Punkter i S. 2° Ø., 8½ Kbl. og i S. 40° Ø. Grass Island V.-Ende: 22° 29' N. Br. 114° 21' Ø. Lgd. Dybderne ved Springtids Lavvande.

China. Hongkong. Lye Mun. Det røde, faste Fyr ved Lye Mun Point staar 3½ Kbl. N. 73° Ø. fra Kung Am. 22° 17' N. Br. 114° 14' Ø. Lgd.

Mellem Admiralty Dock paa Kaulung og et Punkt V. for Hongkong N.-Punt ligger et Telegraf-Kabel. Paa hver Kyst er oprejst to Baaker, mellem hvilke det er forbudt at ankre. Fra hver Baake vises en rød Lanterne, der er skærmet saaledes, at det er forbudt at ankre, naar to Lanterner paa samme Kyst kunne ses. 22° 18' N. Br. 114° 10' Ø. Lgd.

Kiautschau Bugt. Tsingtau. Paa Tsingtau Yderred er en rød Spidstønde NE/S med to Trekanter med Spidsen nedad udlagt i 7½ Fv. Vand ved S.-Enden af N.-Grunden. 36° 1' 56" N. Br. 120° 22' 49" Ø. Lgd. En rød Spidstønde SE/N med to Trekanter med Spidsen opad er i 7 Fv. Vand udlagt ved N.-Enden af S.-Grunden. 35° 59' 47" N. Br. 120° 22' 13" Ø. Lgd.

Korea Ø.-Kyst. Commemoration Bay. En Damper har stød paa en 6 Fods Klippe i det S.-lige Indløb til Commemoration Bay (Urusan Ko). 35° 21' N. Br. 129° 28' Ø. Lgd.

Nippon S.-Kyst. Fuku Ura Bugt. En 22 Fods Klippegrund, Shirukoboshi, ligger 7½ Kbl. S. 89° V. fra V.-Enden af To Saki og i S. 17° Ø. fra Omori Yama. En 10 Fods Klippegrund Benzodashi, ligger 1½ Kbl. N. 18° Ø. fra den foregaaende. De ere forbundne ved et Rev, hvorpaa der er maadst 27 Fod Vand.

Kjøbenhavns Børskurs d. 25. Juni 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		100	102
Danmark		69	69½
Norden		99	100
Kjøbenhavn		85	85¼
Carl		40½	41
Dannebrog		83	84
Skjold		54¼	54¾
Urania		39	40
Union		89½	90½
Dampsk. af 1896		84½	85
Østasiatiske	99¾	99	99½
Østersøen		99	—
Nordsøen	40	40	40½
Torm		—	—
Vesterhavet		96	100
Gorm		—	—
Inga	83	83	83½
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		78½	79½
Hejmdal		98½	95½
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100½	102
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uopsig. Stats		99	100
3½% Husejer Kreditk.		89¼	89½
3½% Kbhvns Kreditf.		91½	91¾
4% — — 2. Serie ..	96¾	96¾	97
4% — — 1. — ..		98¾	99½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.		91¾	92
4% — — 6 — — —		97	97½
3½% Landkreditk. 3 — — —		91½	92
Aktier.			
Nationalbank		145¾	146¼
Privatbank	120¼	120¼	120½
Landmandsbank		118	118¼
Handelsbank		121	122
Grundejerbank		106½	107½
Burm. & Wain	80	79¾	80
Helsingørs Jærnsk.		92	93
Sukkerfabr.	106¾	106¾	107
Bryggeri Aktier	106½	106½	106¾

Vekselkurser d. 24. Juni 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.19	18.16
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.15	—

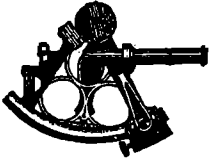
Notering paa Berlins Børs d. 24. Juni 1902.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	101.40
3½% — — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.40
5% Rumænske Stats	96.30
4% — — 1890	83.30

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

„Forenede Dampskibsselskab“ 6,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Urania“ 8,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 4,000, „Østasiatiske“ 84,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Horner Skibrestavretter.

Filial:
St. Strandstræde 43.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte
SKIBSPROVIANT

saasom:

OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.

Leverandør til den kgl. danske Marine.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa $1\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa $1\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te
Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Hotel Royal i Vejle med
følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de
efter Tur fratrædende samt af 1 nyt Medlem i Stedet
for afdøde Agent N. Petersen.
3. Valg af 2 Revisorer for Kalenderaaret 1902.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsam-
lingens Afholdelse i 1903.
5. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyn om Ændring
eller Ophævelse af Sølovens § 84, sidste Stykke.
6. Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe om Vægt-
garantien i tyske Østersøhavne.
7. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Bornholm om tvungen
Lastelinje.
8. Skrivelse fra Samme ang. Erstatning, naar Mandskab
og Passagerer forulykker ved Paasejling eller Kollision.
9. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland om at
søge udlagt en Lysbøje for den yderste Ende af
Trældenæs Rev.

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført
flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 25. Juni 1902.

P. B. V.

P. Rechnitzer,

p. T. Formand.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres

solidt, hurtigt og billigt.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det ene-
ste Middell, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning

anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Udkommet er:

**Tropiske
Cyklonstorme.**

Til Brug ved Underv. til
alm. Styrmandseksamen
af

Th. P. Funder.

40 Øre.

Faas i Bogladernes.

G. E. C. Gad.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger af saavel større som
mindre Træskibe til billigste
Priser.

Reparation udføres omhygge-
ligt.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

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

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Kongensgade Nr. 9.

Aalborg.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,

anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. 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 tra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatorer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6¼ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbansespor 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 køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbansespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Laste-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trler
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

EngHAVEVEJ. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon EngHAVEVEJ 60.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Damptrawlere til Salg.

Vi har i Øjeblikket til Salg 6 smukke Jærn Damp-
trawlere, alle „handy“ Baade, c. 100 Fod lange, Compound
Maskiner 45 H. K.

Baadene ere fuldstændig „up to date“, med alle de
nyeste Indretninger til Fiskeri, helt igennem i udmærket
Stand og vel holdte. Kan nemt indrettes til Sildefiskeri.
Sælges enkeltvis eller samlede til gangbare Priser.

Alle nærmere Oplysninger faas hos:

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.: Massey, Hull.

Lanterner med Certifikat,

Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,

Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.

Tel. 3681.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 8560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Kongensgade 9.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.

Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

C. HANSEN,

GIJRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Telegramadr.:
"Smiths,
St. Petersburg".
Etableret 1850.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

J. Melander, Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isekræm-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Det østasiatiske Kompagni.

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

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.

OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.

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



Sprit- og Baadskompasser.

Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.

Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.

TegnebestikkerParalellinealer.

Marinekikkerter.

Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telf. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag-
kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde
her paa Pladsen.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Bitumastic Præparater fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

P. Jørgensen, Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

A. V. PETERSEN

MANOMETERFABRIK

INSTRUMENT- & MEK. VÆRKSTED

NYHAVN 31

KJØBENHAVN K.

TELEFON 7940.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Gafé van Zandt,

Set. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

H. Steensen^S

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbejdsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Herved indskærpes det, at under de for Tiden foregaaende Arbejder ved det under Udførelse værende Bølgebryderanlæg nord for Trekroner skal det Flagsignal, som findes om Bord paa Dampkranen, naar denne arbejder ved Bloksetningen, og paa Stenkranen, naar Dykker er nede, paa det næjeste respekteres af de forbisejlende Skibe, og særlig skulle Dampskibe og Dampfærger, naar de passere Bølgebryderen, gaa med ganske langsom Fart og holde saa langt ude om Bølgebryderen, som paagældende Skibs Dybgaende tillader.

I Tilfælde af Overtrædelse af disse Paabud ville de Vedkommende blive dragne til Ansvar.

Kjøbenhavn, den 14. Juni 1902.

LANDMANDSBANKEN

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 26. Juni 1902. — Moderat Fart i Taage. — Vor Navigationsundervisning. — Nautisk Literatur. — Fragtmarkedet. — Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Livredningsraketapparatet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredder 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.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 27.

Kjøbenhavn, Torsdag den 3. Juli 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.

KJØBENHAVN G. 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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. L A U B.
St. Kongensgade 24.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

Skibsbrod-Bageri.
Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staal-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  **Orlogsværftet.**

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO's EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNENDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af *Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.*

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilketsomhelst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: **Hilmar Lehmann.**

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. Kjøbenhavn.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser,
Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i
Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og
bedste, som p. t. er fremme.

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

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

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Treffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

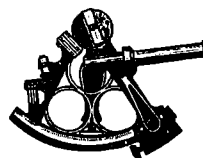
Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler

Marine og Rørkedler

samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preister, Kjøbmagerg. 13.

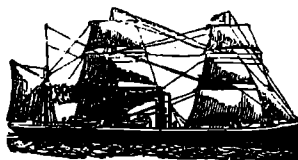
S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsons Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.



A. u. A.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177.

Telefon 2508.

Angaaende internationalt Samarbejde mellem Rederne.

Af Skibsreder D. Torm.

(Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.).

Allerede ved en tidligere Løjlighed — saa vidt jeg erindrer, var det ved den sidste Generalforsamling i Stockholm — tillod jeg mig at henstille til Bestyrelsens Overvejelse, om det ikke vilde være heldigt at arbejde henimod at opnaa et Samarbejde med de kontinentale Rederiforeninger og Shipping Federation i England. Saaledes som Forholdene har udviklet sig og rimeligvis vil vedblive at udvikle sig, er Sammenslutning af dem, der har fælles Interesser, ikke alene ønskelig, men ogsaa nødvendig. Arbejderne har allerede for længe siden indset dette, og har organiseret sig i de saakaldte Fagforeninger, og Arbejdsgiverne er ved dyrekøbt Erfaring blevne tvungne til organisere sig paa lignende Maade. At saadanne Arbejdsgiverforeninger kan være til stor Nytte, har vi set her i Danmark under den store Lock-out i 1899. Men det ligger i Sagens Natur, at det hovedsagelig, ja, man kan vel gerne sige udelukkende er Arbejdsgiverne paa Landjorden, som har Fordel af disse Foreninger. Skibsfarten er international, og dens Arbejdsgivere indtager derfor en Særstilling imellem et Lands øvrige Arbejdsgivere. Skibsfartens Arbejdsgivere kan ikke gøre Lock-out, fordi det passer Arbejdsgiverne paa Landjorden, og man kan heller ikke med Rimelighed forlange, at Arbejdsgiverne paa Landjorden skal paabyde Lock-out, fordi Skibsfartens Arbejdsgivere har Strid med deres Arbejdere.

Den Støtte, som Skibsfartens Arbejdsgivere kan faa af Arbejdsgiverne paa Landjorden, vil saaledes aldrig blive af væsentlig effektiv Betydning, Skibsfartens Arbejdsgivere er derfor henviste til at arbejde henimod en international Sammenslutning for at varetage de fælles Interesser med tilbørlig Kraft.

Skibsfartens Arbejdere har allerede i flere Aar arbejdet paa en saadan international Sammenslutning, og det er paa høje Tid, at Rederne følger deres Eksempel. Man skal i Fred forberede sig paa Krig. Med Sejlskibe lægger man, naar det ser ud til svære Byger, Bram- og Mersefalder ned paa Dækket, og anbringer Folk ved dem, klar til at lade Sejlene løbe, naar Bygerne kommer. Dette er en fornuftig og gammel Sømandsskik, og det vilde ogsaa være fornuftigt, hvis Rederne i Magsvejr gjorde alt klart til at tage imod Bygerne, naar de kommer, og Bygerne vil komme.

Vi har jo her i Danmark haft en Fyrbøderstrejke, der begyndte ved Nytaar, og senere i April fandt Tilslutning af Sømændene og Havnearbejderne, som tilligemed Fyrbøderne dannede det saakaldte Transportarbejderforbund. Da Fragterne var daarlige og mange Skibe oplagte, kunde Rederne ikke ønske sig et gunstigere Tidspunkt til at udkæmpe en saadan Strid. Til Dels paa Grund heraf, men dog hovedsagelig ved en enkelt Mands Energi og Viljekraft, endte Kampen med en afgjort Sejr for Rederne. Det vilde imidlertid være meget naivt at tro, at dette vilde være den blivende Afgørelse. Vi maa selvfølgelig være forberedte paa, at Søarbejderne, saa snart de føler sig stærke nok dertil, benytter den første gunstige Løjlighed til at genoptage Kampen, og det er ikke godt at sige, hvem der vinder i næste Omgang. Det maa vel overhovedet anses for uundgaeligt, at Kampe, som den omtalte, vil finde Sted med kortere eller længere Mellemlid mellem alle søfarende Nationer, og de vil heller ikke kunne forhindres, selv om en international Sammenslutning af Rederne opnaaes. Derimod er der Mulighed for, ved en saadan Sammenslutning, at kunne begrænse Kampenes Omfang. Saa længe Striden mellem Rederne og Arbejderne holder sig indenfor Grænserne af det Land, hvor den er opstaaet, bør Landets

Redere, hvis de er godt organiserede, kunne klare sig selv.

De har dog altid den Udvej at holde Skibe, der sejler i Fragtfart, borte fra Hjemlandet, saa længe Strejken varer. Men lykkes det Sø- og Havnearbejderne at faa dannet et internationalt Transportarbejderforbund, saa at de kan forhindre Losning og Ladning af vore Skibe i fremmede Havne, saa bliver Situationen kritisk. Der er maaske nok dem, der vil sige, at en saadan international Sammenslutning er en Uumulighed, da der aldrig vil kunne opnaaes Enighed herom. Men man skal aldrig sige aldrig, i Særdeleshed, naar man ser tilbage paa Udviklingen i de sidste 50 Aar.

Vi har dog nu under den sidste Strejke set, at danske Dampskibe ikke kunde faa Bunkerkul i svenske Havne, og at Dampskibet „Oscar II“ havde Vanskelighed derved i Christiania. Og vi har set, at Havnearbejderne i Stockholm ikke vilde losse det norske Dampskib „Norrøn“, fordi det var befragtet af Det forenede Dampskibsselskab. For nogle Aar siden var der Strejke af Havnearbejderne i Hamburg, og Havnearbejderne i Aarhus nægtede da at losse Skibe, som var blevne ladede i Hamburg under Strejken. I Firserne var der Sømandstrejke her i Danmark, og da nægtede Havnearbejderne i Newcastle at losse de danske Rutebaade, saa at Det forenede Dampskibsselskab maatte lade Skibene sejle med ekstra Mandskab for selv at kunne besørge Losning og Ladning. Den herværende Dampskibsrederiforening fik nu under Strejken i Aar Brev fra et enkelt Transportarbejderforbund, som truede med almindelig Boycotning, hvis Rederiforeningen ikke vilde give efter overfor Fyrbøderne. Nu var Forholdene ugunstige for Arbejderne til at optage en Kamp over hele Linjen, men Tiderne kan hurtigt forandre sig, og hvis vi da staaer overfor et organiseret internationalt Transportarbejderforbund, kan det være heldigt, om vi havde et internationalt Rederiforbund. — Vi maa i alt Fald regne med den Mulighed, at vore Skibe under en Strejke kan blive liggende i Udlandets Havne uden at blive ekspederede, og man kan ikke vente, at Dok- eller Havneautoriteterne i større Havne skal paabyde Lock-out og stanse hele Trafikken, fordi Arbejderne ikke vil besørge Ladning og Losning af en enkelt Nations Skibe. Der maa foreligge vægtige og tvingende Grunde, før de foretager et saadant Skridt.

Det er selvfølgelig et stort Spørgsmaal, om et internationalt Rederiforbund vil kunne forebygge, at en saadan Situation opstaaer. Men man kunde jo forsøge derpaa. Og allerede den Kendsgøring, at et saadant Forbund eksisterer og er i Virksomhed, vil have sin Virkning overfor baade Arbejderne og Dok- og Havneautoriteterne. Der gives jo dog ogsaa Maader, hvorpaa det kan gøre sin Indflydelse gældende. Det kan gennem de lokale Rederiforeninger paavirke Dok- og Havneautoriteterne, saa at de i deres Kontrakter eller Overenskomster med Arbejderne sikrer sig imod, at disse boycotter en enkelt Nations Skibe. (Dette er f. Ex. allerede gennemført af Kjøbenhavns Frihavnsaktieselskab). Hvor dette ikke kan opnaas, eller hvor Autoriteterne stiller sig uvillige dertil, kan et fast organiseret internationalt Rederiforbund ved Fragtslutninger søge at boycotte saadanne Havne, saa længe Strejken varer. Der kunde ogsaa arbejdes henimod at faa dannet et flyvende Arbejderkorps, der kunde sendes til Havne, hvor der var Strejke (saaledes som Shipping Federation, saa vidt jeg ved, har det). Eller der kunde træffes en Overenskomst med Shipping Federation om at yde Hjælp i saadanne Til-

fælde. En international Forening vilde selvfølgelig ogsaa stille det Forlangende til Medlemmerne, at de ikke maatte engagere Sømænd eller Fyrbødere fra det Land, hvor der var Strejke. I alt Fald synes jeg nok, det var Umagen værd at gøre et Forsøg paa at faa et internationalt Samarbejde i Gang og se, hvad der kan udrettes under saadanne Forhold.

Men det er ikke alene med Hensyn til Arbejderforholdene, et saadant Samarbejde efter min Formening kan gøre Gavn. Der er ogsaa andre Omraader, hvor det kunde være til Nytte.

Naar vi saaledes ser hen til Lovgivningsarbejdet paa Skibsfartens Omraade i de forskellige Lande, saa synes det jo desværre, som om der hos de lovgivende Myndigheder findes en for Skibsfartens Interesse saare skadelig Begrebsforvirring, idet man gaar ud fra, at Arbejderne har Rettigheder og ingen Pligter, medens Rederne har Pligter og ingen Rettigheder, og at Rederne er Folk, som maa sættes under det strengeste Tilsyn. Nu kan Tilsyn jo nok være nødvendigt paa enkelte Omraader, men man kan ikke leve deraf, og Skibsfarten lider under et i Almindelighed baade upraktisk og dyrt Tilsyn. Skibsfarten er ikke talrigt repræsenteret i de tre nordiske Rigers lovgivende Forsamlinger. Den langt overvejende Del af dem, der i disse Lande lovgiver om Skibsfarten, har hverken Forstand paa eller Interesse for den, og Lovene bliver ogsaa derefter, saa at vi snart kan komme saa vidt, at de lovgiver os ud af Landet. Rederne er imidlertid selv ikke uden Skyld i, at Forholdene er saaledes. De interesserer sig i Almindelighed ikke for Lovgivning eller offentlige Anliggender, før der aldeles uventet kommer en Lov eller Anordning, som koster dem Penge. Saa skrigger de op om det uretfærdige og ubillige heri, men glemmer, at de intet har gjort for at forhindre det. Men man kan virkelig ikke vente, at andre skal varetage vore Interesser, naar vi selv er for ligegyldige til at gøre det. Mange Redere er endvidere saa tilbøjelige til at tro, at fordi der f. Eks. i Norge bliver vedtaget en Lov om tvungen Lastelinje, eller en anden for Skibsfarten skadelig Lov, saa vedrører det os ikke i Sverrig eller Danmark. Men det er en grundforkert Opfattelse. Bliver der vedtaget en Lov i et af de omliggende Lande, som er skadelig for Skibsfarten, saa er der desværre en ikke ringe Sandsynlighed for, at vi inden ret længe faar noget lignende. Bliver der derimod vedtaget en for Skibsfarten gavnlig Lov i et af Rigerne, da maa vi bestræbe os for at fremdrage dette. Hvis den f. Eks. koster Staten Penge, finder den ikke saa let Vej til Nabolandene, naar vi ikke gør noget derfor.

Det vilde derfor være heldigt, hvis Skibsfarten kunde faa lidt mere Indflydelse paa Lovgivningsmagten, og der er en Mulighed for, at en international Sammenslutning af Rederne ogsaa, kan bidrage til at naa dette Maal. Der er nu til Forhandling paa Generalforsamlingen optaget Spørgsmaalet om tvungen Lastelinje. Dette maa dog betragtes som et Bevis paa, at Bestyrelsen af denne Forening anser det for formaalstjenligt at faa en Udtalelse af Rederne i de tre nordiske Lande herom. Der er ogsaa al Sandsynlighed for, at en bestemt Udtalelse af Nordisk Skibsrederforening vil kunne faa Betydning, ikke blot i Norge, selv om Spørgsmaalet for Øjeblikket kun kan siges at være aktuelt i dette Land.

Men en bestemt og godt motiveret Udtalelse fra en Fællesrepræsentation for alle kontinentale Rederiforeninger vilde dog muligvis have en endnu større Virkning. Og det vilde overhovedet ikke være saa let for Lovgivningsmagten i de forskellige Lande at desavouere eller gaa udenom Udtalelser fra en saadan Repræsentation i Spørgsmaal, som vedrører Skibsfarten.

Et Samarbejde med de kontinentale Rederiforeninger vilde forhaabentlig ogsaa bevirke, at vi fik Indflydelse paa Afgørelsen af mange Spørgsmaal, Skibsfarten vedrørende, som nu afgøres af Englænderne. Jeg er paa

ingen Maade nogen Engelskhader. Jeg har ført baade Sejl- og Dampskib under engelsk Flag, og jeg har den største Agtelse for den engelske Nations Dygtighed og Energi, ikke mindst paa Søfartens Omraade, men jeg skal ikke nægte, at det ofte ærgrer mig at se Englænderne uden videre vedtage Love og Bestemmelser, den internationale Skibsfart vedrørende, uden saa meget som at spørge de andre søfarende Nationer derom. Vel har Englænderne den største Handelsflaade, og det er dygtige og praktiske Folk, saa at det er rimeligt, at de indtager en ledende Stilling, men der gives jo dog ogsaa Tilfælde, hvor Englænderne kan lære noget af os, og i al Fald burde vi have en Medbestemmelseret i Afgørelsen af Spørgsmaal, der angaar os. Som Forholdene nu er, kan man imidlertid ikke vente, at Englænderne skal konferere med alle de Organisationer og Institutioner, der repræsenterer Skibsfarten i de forskellige Lande. Dette kan bedre lade sig gøre, naar der er en Fællesrepræsentation for Rederne paa Kontinentet, og der vilde ved en saadan Repræsentation dannes en gavnlig Modvægt mod Englændernes Herredømme og Overgreb. Det er selvfølgelig ikke min Mening, at vi skal modarbejde Englænderne, men vi skal hævde, at vi vil arbejde sammen med dem, og at de ikke skal være eneraadende.

Og det er ikke alene, hvad Love og administrative Bestemmelser angaar, at Englænderne træffer Afgørelser, som vi andre i mange Tilfælde er nødte til at rette os efter. Selv i saadanne Spørgsmaal som Ordlyden af Certepartier og Konnossementer har Englænderne taget Ledelsen, og saa længe der ikke paa Kontinentet findes en de engelske Redere jævnbyrdig Rederorganisation, kan man egentlig ikke fortænke dem deri. Men der er derved fremkommen en Situation, som er utilfredsstillende baade for de engelske Redere og for Rederne paa Kontinentet.

„Chamber of Shipping's Documentary Committee“ har jo paataget sig det meget betydelige Arbejde at udarbejde faste Certepartiformularer for de vigtigste Farter, og sender saa disse Formularer til de forskellige Landes Rederiforeninger, for at anmode om deres Støtte til at faa dem gennemførte. Det Svar, som denne „Committee“ modtager herpaa, er antagelig altid noget lignende, som den har faaet fra Nordisk Skibsrederforening og Dansk Dampskibsrederiforening, nemlig at vi synes mer eller mindre godt om de udarbejdede Formularer, men at vi ikke kan have Myndighed til at forpligte vore Medlemmer til at benytte dem. Nu kan Sympati for en Sag jo have sin store Betydning, men Englænderne vilde uden Tvivl lægge langt større Vægt paa en bestemt Udtalelse om, at vi akcepterede disse Formularer. Og for os andre er et saadant Svar heller ikke tilfredsstillende, thi er de udarbejdede Formularer gode og praktiske, saa er det uheldigt, ja næsten en Falliterklæring, at vore Organisationer er saa løse, at vi ikke kan gennemføre dem, i det mindste for Fragtdampernes Vedkommende. Skal Organisationer gøre Gavn, maa de være stærke og have Myndighed, ellers er det bedre at være dem foruden. Men hvis der nu var en Sammenslutning mellem de kontinentale Rederier, saa vilde vi være berettigede til at stille det Forlangende til Englænderne, at vi vilde være med til at udarbejde saadanne Certeparti- og Konnossementformularer, og jeg anser det for givet, at dette ikke vilde blive nægtet os, ja, at Englænderne endogsaa vilde blive glade derved, da der saa vilde være langt større Udsigt til at de udarbejdede Formularer blev almindelig anerkendte. Og have vore Organisationer selv været med til at udarbejde saadanne Formularer, vilde vi have en moralsk Forpligtelse til at skaffe dem anerkendte, og vi vilde se paa dem med mere venlige Øjne end vi gør nu, da de er udarbejdede udelukkende af engelske Redere. Vi vilde endelig opnaa ved Udarbejdelsen at kunne gøre vore Meninger gældende, hvor disse er uoverensstemmende med Englændernes.

Endvidere kunde et saadant Samarbejde mellem de

europæiske Rederiforeninger muligvis bidrage til, at vi snarest muligt gennem Lovgivningen i de forskellige Lande kunde faa ensartede Bestemmelser for Rederes og Skibsføreres Ansvar og Rettigheder, hvilket vilde være af stor Betydning.

Der har jo været afholdt og afholdes vel endnu internationale Møder for at drøfte saavel dette Spørgsmaal, som andre Spørgsmaal, Skibsfarten vedrørende. Men Rederne er dog nærmest til at varetage Skibsfartens Interesser, og de har ogsaa Forstand derpaa, saa at de er berettigede til at vente, at der bliver taget Hensyn til deres Udtalelser.

Der er saaledes flere Omraader, hvor et Samarbejde mellem de kontinentale og engelske Rederiforeninger under en fast og dygtig Ledelse vil kunne gøre Gavn. Men saa kommer jo Spørgsmaalet, om en saadan Sammenlutning kan opnaas. Herpaa vil jeg svare, at det kan man ikke vide, førend man har forsøgt derpaa. Et Samarbejde med Tyskerne og Hollænderne vil næppe være svært at opnaa, og det var allerede en god Begyndelse. Med de sydligere Nationer vil det uden Tvivl være vanskeligere at bringe et Samarbejde i Stand, men som Englænderne siger: „When there is a will, there is a way“, og det vil forhaabentlig ogsaa vise sig at være Tilfældet her.

Med disse Bemærkninger vil jeg tillade mig at henstille til den ærede Bestyrelses velvillige Overvejelse, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt at arbejde henimod at opnaa et Samarbejde saavel med de kontinentale, som med de engelske Rederiforeninger til Varetagelse af fælles Interesser.

Nautisk Literatur.

Carl G. F. Schwartz: Haandbog til Brug ved Undervisningen i Navigation. Tredje Udgave.

Den foreliggende Bog er, som Titlen angiver, en Haandbog. Under saa smaa Forhold som vore er det for dyrt at adskille Lærebogen — det Fond af Kundskaber, som kræves til Eksamen — fra Haandbogen, som tillige skal tjene til Vejledning for Navigatøren i hans Stilling som Styrmand eller Skibsfører, og Forfatteren har saaledes haft en dobbelt Opgave at løse. Hensynet til Bogens Brug ved Eksamensforberedelsen har imidlertid været det overvejende, og Arbejdet fremtræder derfor først og fremmest som Lærebog.

Stoffet er ordnet paa en let overskuelig og praktisk Maade; der gaas frem Skridt for Skridt, saa at ethvert Afsnit — forsaavidt det ikke staa ganske uafhængigt af det øvrige — støtter sig til noget tidligere lært. Forfatteren har haft et aabent Blik for det farlige i at henvise til Ting, som Eleven først vil kunne forstaa paa et senere Stadium, og saadanne Henvisninger findes derfor kun, hvor det har været absolut uundgaaeligt.

Efter en kort Indledning, der giver Eleven en Smule Begreb om, hvad man sædvanlig kalder matematisk Geografi, tager Forfatteren fat paa den terrestriske Del af Navigationen. Der er her foretaget væsentlige Forandringer fra den hidtil benyttede Udgave af Bogen. Afsnittet om Vind, Cykloner og Orkaner er udeladt, idet man har valgt at skille disse Ting ud i en Bog for sig. Bestemmelsen af Deviationen, Deviationskoefficienterne, Krængningskorrektionen og Kompaskorrigeringen er skudt langt frem i Bogen og følger nu umiddelbart efter Azimutobservationer, hvor de vel ogsaa med en vis Ret kan siges at høre hjemme. Endelig er Refleksionsinstrumentet medtaget under den terrestriske Del. Enhver, der kender noget til Navigationsundervisningen, vil vide, hvor vanskeligt det mangan Gang er for Eleven at

tilægge sig den rent mekaniske Færdighed i at anvende Sekstanten i den Tid, der dertil er ham tilmaalt. Ved at henlægge dette Instrument under den terrestriske Del har man imidlertid opnaaet, at Eleven forholdsvis kort Tid efter sin Indtrædelse i Skolen med Udbytte kan deltage i Maaleøvelserne, skønt han paa dette Tidspunkt endnu ikke formaar at udregne nogen Observation. Forøvrigt faar Eleven Brug for Kendskab til Refleksionsinstrumentet ved det umiddelbart følgende Afsnit om Søkortet.

Af Forandringer under den astronomiske Del kan nævnes — foruden det, der fremgaar af det allerede anførte — Rækkefølgen, hvori Observationerne tages. Man har hidtil altid begyndt med Bestemmelse af Bredden ved Observation af et Himmellegeme i Meridianen. Forfatteren er gaaet en anden Vej, idet han har taget Klokkeslætsobservationen først, i direkte Tilslutning til Søret. Eleven faar saaledes Lejlighed til straks at anvende sin nyerhvervede Viden om dettes Brug, hvad der for Gennemsnitseleven utvivlsomt er en betydelig Fordel.

Særlig under Afsnittet om Søret, ved Bestemmelsen af dettes Gang i et vist Tidsforløb, maa man dog undre sig over ikke at træffe en gennemført Regning med Fortegn. En af Fordringerne i Matematik til almindelig Styrmandseksamen er nemlig: „Praktisk Regning med positive og negative Tal“, og intet kunde derfor synes naturligere end at udnytte denne Fordring i Navigationen. I sin Fortale til nærværende Udgave af Haandbogen skriver imidlertid Forfatteren: „Denne (Udgave) er udarbejdet under Hensyn til de Fordringer, der af den nuværende Eksamenskommission — efter de Erfaringer jeg i de forløbne Aar har indhøstet — stilles ved Eksaminerne“, hvorefter det maaske vil være ubilligt at rette nogen Bebrejdelse mod Bogen for denne Mangel paa Konsekvens.

Efter Breddbestemmelserne, der ved denne Ordning forefindes samlede, følger Maanedistanceobservationen. Herunder skriver Forfatteren følgende: „Kan man komme til at maale Maanens Distance saavel fra et Himmellegeme i Øst som fra et i Vest — en aftagende og en tiltagende Distance — bør man foretrække det; thi som oftest vil Resultaterne af to saadanne Observationer afvige hver sin Vej — den ene give Længden for østlig, den anden give Længden for vestlig — og man vil følgelig ved at tage Middeltallet af begge faa en nøjagtigere Længde“. Dette er ikke ganske korrekt, idet man ved denne Fremgangsmaade vel kan eliminere Sekstantens Fejl, men derimod ikke den personlige Fejl, og mon ikke den Navigatør, der overhovedet anser det for Umagen værd at anstille Maanedistanceobservationer, tillige vil sørge for til disse Observationer at have et fejlfrit Instrument.

Stedlinjeobservationen er behandlet paa en noget anden Maade end tidligere og er bleven forsynet med en udmærket Figur, hvorved Forstaaelsen er lettet i en betydelig Grad — ja, i saa høj Grad, at man kunde fristes til at spørge: Hvorfor har Forfatteren ikke villet gøre Skridtet fuldt ud og anlægge den Ordning af Stoffet, som unægtelig forekommer os at være den ideale for en Lærebog i Navigation, nemlig at tage Stedlinje-problemet først af alle Observationer, for derefter at behandle de øvrige Observationer som specielle Tilfælde heraf. Naar Forfatteren imidlertid ikke har gjort dette, saa har han sikkert haft sine gode pædagogiske Grunde derfor.

I et Tillæg behandler Forfatteren forskellige Æmner, der vel ikke kan siges at være absolut nødvendige, men som paa den anden Side er af en vis Betydning for den Navigatør, der ikke mener sin teoretiske Uddannelse afsluttet, fordi han er kommen i Besiddelse af sine Eksamenbeviser.

Alt i Alt maa Bogen siges fuldt ud at svare til sit Formaal og til Tidens Krav; man sporer overalt Forfatterens indgaaende Kendskab til det Stof, han behandler, samt hans gennem mange Aars Arbejde indvundne Erfaringer som Skolemand. Intetsteds er der

gaaet uden om Vanskelighederne, men det har staaet Forfatteren klart, hvori disse bestod, set fra Elevens Standpunkt, og i Overensstemmelse hermed er Stoffet lagt til Rette. Man vil maaske bedst indse dette ved en Gennemgang af alt, hvad der vedrører Deviation, som sikkert maa anses for det vanskeligste og samtidig vigtigste Problem inden for den moderne Navigation. En mere fyldestgørende og tillige let fattelig Fremstilling af dette Afsnit vil vanskeligt kunne gives.

Forfatterens Sprog er klart og let læseligt; kun paa et enkelt Punkt har vi fundet noget at anke over i saa Henseende. Under Afsnittet om: „Punkter og Linjer paa Jorden og paa Himmelkuglen“ læser man følgende: Derimod er saavel Jordens Ækvator som enhver med den parallel Linje i Jordoverfladen en Cirkellinje, og Minutterne af enhver af dem er altsaa indbyrdes lige store“. Om end dette er rigtigt, rent sproglig set, saa er det dog næppe noget vel valgt Udtryk, idet en forkert Fortolkning ligger alt for snublene nær.

Endnu skal vi kun gøre Læseren opmærksom paa en virkelig Fejl i Bogen — den eneste, vi har kunnet finde ved en omhyggelig Gennemgang af det omfangsrige Værk. I en Note under Indledningen skriver Forfatteren: „Masse er det Antal Moleculer (mindste ensartede Dele), der findes i et Legeme. Da imidlertid Antallet af et Legemes Moleculer bestemmer dets Vægt, bliver Vægten Maalet for Massen og kan saaledes sættes i Stedet for den“. Den første Del heraf er urigtig. Forfatteren er i sin Iver for at give en Definition, som Eleven kunde tilegne sig, gaaet for vidt. Man maa vel indrømme, at et Legemes Masse er afhængig af dets Antal af Molekyler, men den afhænger tillige af de enkelte Molekylers Masse, der jo er overordentlig forskellig for de forskellige Stoffer. Desuden kan det næppe siges at være pædagogisk rigtigt at definere en Størrelse ved et Begreb, der ligger saa langt uden for Elevens Forestillingskreds som netop Molekylet.

Bogen er ledsaget af en ny Udgave af nautiske Tabeller, der formentlig har vundet i Værdi ved at der er medtaget en Tabel, hvorved Reduktionen af Maanehøjden er gjort betydelig simplere.

Allerede Bogens forrige Udgave er anbefalet af Navigationsdirektør, Kommandør I. A. D. Jensen; vi kan hertil kun føje vor varmeste Anbefaling af denne forøgede og forbedrede Udgave og udtrykke det Haab, at den maa vinde den store Udbredelse blandt vore Navigatører — baade i og uden for Navigationssskolen —, som den med Rette fortjener.

I. A. D. Jensen: Lærebog i Navigation.

Da der endnu kun foreligger saa lidt af denne Bog, forbeholder vi os en udførlig Anmeldelse, indtil vi har modtaget hele Værket. Vi skal derfor kun nævne, at det forekommer os mindre heldigt, at Navigationsdirektøren, der jo i Virkeligheden sidder inde med den dømmende Myndighed inden for Navigationsvæsenet, overhovedet vil give sig af med at skrive Lærebøger til Brug ved Navigationssskolerne.

Nordisk Skibsrederforening

afholdt i Fredags samlet Betyrelsesmøde her i Byen. Til Stede var Formanden, Konsul Oppen, Laurvig, Skibsreder Sigval Bergesen, Stavanger, Konsul Isachsen, Christiania, Direktør Smith-Petersen, Grimstad, Skibsrederne Otto Thoresen og Gustav Conrad Thomsen, Christiania, Rigsdagsmand Brodin, Gefø, Skibsrederne Brostrøm, Gøteborg, Corfitzon, Helsingborg, Hedberg, Malmø, John Olson, Gøteborg, og Kaptajn G. O. Wallenberg, Stochholm; Grosserer Adolf Carl, Konsul Peter L. Fisker, Grosserer Carl

H. Melchior og Kaptajn D. Torm, Kjøbenhavn, Konsul Lauritzen, Esbjerg; Skibsreder Ohlsen, Marstal, og Bestyrer Jantzen samt Sekretær, Overretssagfører Eckbo, Christiania.

Formanden bød Velkommen og mindedes det afdøde Medlem af Bestyrelsen, Agent N. Petersen, Marstal, i følgende Ord: „Siden Bestyrelsen sidst var samlet, har den lidt et beklageligt Tab, idet vor mangeaarige Ven og Medarbejder, Agent Petersen, er afgaaet ved Døden. De fleste her til Stede værende har vistnok arbejdet sammen med den Afdøde i Nordisk Skibsrederforenings Tjeneste, og de, med hvem dette er Tilfældet, vil visselig forene sig med mig i at udtale, at de altid med Taknemlighed vil mindes hans store Interesse for vor Forening, hans Dygtighed og retskafne Karakter. Som en saadan Personlighed vil han altid staa for os i vor Erindring. Fred være med hans Minde“.

Foreningens Formue pr. 24. Juni oplystes at være 94,116 Kr. I Aar er udbetalt indtil Dato til juridisk Bistand 24,901 Kr. Indmeldt Tonnage 1,380,768 Tons. Sager under Arbejde for Tiden 260, heraf 57 Processer.

Efter Forslag af Skibsreder Torm, der indledede en Diskussion om

Samarbejde med de større Rederiforeninger

i de kontinentale Lande og med Shipping Federation i England, vedtoges følgende Resolution: •

Bestyrelsen besluttede at tage under Overvejelse og undersøge Muligheden af, at der (paa Basis af de paa Mødet faldne Udtalelser) kan opnaas et Samarbejde saavel med de kontinentale som britiske Rederiforeninger til Varetagelse af fælles Interesser.

Man gik derpaa over til Diskussion angaaende Ladelinjespørgsmaalet, som indlededes af Hr. Smith-Petersen, og Spørgsmaalet blev, efter at samtlige Talere havde udtalt sig mod Indførelse af tvungen Lastelinje, henvist til Generalforsamlingen.

Angaaende Rømningspørgsmaalet besluttedes det gennem en Henvendelse til Schutzverein deutscher Rheder at faa Tyskland til at tage Initiativet til internationalt Samarbejde angaaende dette Spørgsmaal.

I Anledning af Spørgsmaalet om mere praktisk Øvelse for Sømand, før der gives dem Adgang til Styrmandseksamen, og Høreprøve samtidig med lovbealet Synsprøve, overlades det Lokalbestyrelsen at foretage det fornødne i Anledning af det foreliggende norske Kommissionsudkast. For Sverrigs Vedkommende vedtoges følgende Resolution, „at mere praktisk Øvelse bibringes Sømand, før der gives dem Adgang til at tage Styrmandseksamen, og at i hvert Fald Synsprøven maa paalægges dem, som skal være berettigede til at føre Fartøj, samt at desuden Høreprøve maa foranstalles.“

Det 5. nordiske Søfartsmøde besluttedes efter Tur afholdt i Kjøbenhavn i Sommeren 1903.

I Lørdags holdtes Foreningens 13. ordinære Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Asmussen. Generalforsamlingen var talrig besøgt. Der meddeltes Decharge for Regnskabet. De fratrædende Medlemmer af Bestyrelsen for Danmark, d'Hrr. D. Lauritzen og Ad. Carl; for Norge, d'Hrr. Fred. Olsen og Morten Kallevig; for Sverrig: d'Hrr. G. O. Wallenberg og Sigurd Hedberg; Lokalbestyrelsen: d'Hrr. Otto Thoresen og Gustav Conrad Hansen genvalgte. Desuden valgtes i Stedet for afdøde Agent Petersen Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal.

Lastelinje-Spørgsmaalet.

Efter længere Udtalelser af Kaptajn Torm og Skibsreder Smith-Petersen vedtoges enstemmig følgende af Bestyrelsen forelagte Resolution:

I Tilslutning til den paa det 3. og 4. nordiske Søfartsmøde fattede Beslutning udtaler Generalforsamlingen, at der vedvarende intet er indtruffet, der nødvendiggør Indførelse af tvungen Lastelinje, men at det tværtimod ved de af Nordisk Skibsrederforening foretagne Undersøgelser af de senere Aars Forlisstatistik for den norske Handelsflaade er godtgjort, at en Lastelinje ikke vilde have formindsket Forlisprocenten, og Forholdet maa antages at være det samme for den danske Handelsflaades Vedkommende og i endnu højere Grad for den svenske Flaade, hvis Sejlskibe for det meste er oplagte i Vintermaanederne.

Generalforsamlingen anser det for umuligt at give almindelige Regler for Anbringelse af Lastemærker, hvorved der tages fornødent Hensyn til alle de Faktorer, der betinger et Skibs Lastevæne, og anser Indførelse af en tvungen Lastelinje som en Foranstaltning, der vil virke til ubodelig Skade for den nordiske Skibsfart.

Generalforsamlingen gav derefter sin Tilslutning til den af Bestyrelsen fattede Beslutning om Samarbejde med fremmede Rederiforeninger til Varetagelse af fælles Interesser og vedtog sluttelig følgende Resolution:

Generalforsamlingen anser det for ønskeligt, at ledige Poster indenfor Fyrvesenet og andre offentlige Administrationsgrene, der er lige saa nøje knyttede til Skibsfarten, i videst muligt Omfang besættes med vel-tjente og dertil kvalificerede Søfolk af Handelsflaaden, og anmoder Bestyrelsen om at indgaa med Forestilling desangaaende til de skandinaviske Regeringer.

Kjøbenhavn, d. 3. Juli 1902.

Den 19. Juli var Sagen ang. Dpsk. „Siam“s Sammenstød med Dpsk. „Vagliano“ for den engelske Court of Appeal, idet „Siams“ Rederi havde appelleret Admiralitetsretsdommen af 18. April, ved hvilken „Siam“ var kendt alene skyldig i Sammenstødet.

I „Dansk Søfartstidende“ No. 14 for d. 3. April og No. 17 for d. 24. April har vi omtalt denne Sag og skal i Anledning af Appelretsdommen kun tilføje, at denne kom til samme Resultat som Admiralitetsretten.

„Siams“ Sagfører søgte navnlig at gøre gældende, at „Andrea Vagliano“ havde haft Fart fremover og at Skibene derfor maatte betragtes som krydsende hinandens Kurser, saaledes at Søvejsreglernes Art. 19 maatte finde Anvendelse. Denne Betragtning kunde Dommerne imidlertid ikke gaa ind paa; de ansaa det for tilstrækkelig oplyst under Sagen, at „Andrea Vagliano“ laa stille, kun holdende sig op imod Strømmen, og de fandt, at „Siam“ alene var skyldig i Sammenstødet.

En af Dommerne beklagede den uheldige Maade, hvorpaa Vidneførslen paa Grund af Omstændighederne havde maattet foregaa, idet „Siams“ Vidner var hørt længe før „Andrea Vaglianos“; der kunde heri ligge en Fare for at faa manglende Oplysninger, men naar Admiralitetsretsdommeren, der kendte disse Omstændigheder og som havde prøvet de forskellige Udsagn, var kommet til det faktiske Resultat, at „Andrea Vagliano“ laa stille, forelaa der intet nu under Sagen, der kunde føre til at forandre Admiralitetsrettens Afgørelse.

Blandt de ny tyske Lovregler om forskellige søretlige Forhold, navnlig vedrørende Skibsbesætningerne, kan

særlig mærkes følgende Regler vedrørende Fordeling af Bjærgeløn.

Naar Skib eller Ladning helt eller delvis bjærges af et andet Skib, bliver Bjærgelønnen at fordele mellem Reder, Skibsfører og den øvrige Besætning, saaledes at der først godtgøres Rederen den Skade paa Skibet og de Omkostninger, som er forvoldt ved Bjærgningen, hvorefter Resten deles saaledes, at Rederen af et Dampskib faar $\frac{2}{3}$, Rederen af et Sejlskib $\frac{1}{2}$, medens Skibsføreren af Resten faar henholdsvis $\frac{1}{6}$ og $\frac{1}{4}$, den øvrige Besætning $\frac{1}{6}$ og $\frac{1}{4}$. Den paa Besætningen, eksklusive Skibsføreren, faldende Andel bliver fordelt paa alle til Besætningen hørende Personer under Hensyn til hver enkeltis saglige og personlige Ydelser*). Fordelingen foretages af Skibsføreren efter en før Rejsens Slutning Besætningen meddelt Fordelingsplan, der fastsætter den enhver tilkommende Brøkdel. Imod Fordelingsplanen kan der rejses Indsigelse ved det „Seemannsamt“, som man først kommer til efter Planens Bekendtgørelse. Amtet afgør efter Afhøring af vedkommende Deltagere Spørgsmaalet om Fordelingen endelig, saaledes at Retsforfølgning er udelukket. En bekræftet Afskrift af Afgørelsen skal hurtigst tilstilles Rederen fra Amtet.

Overenskomster, der staar i Strid med ovennævnte Afsnit 1 og 2, er ugyldige.

Disse Forskrifter finder ingen Anvendelse i Tilfælde af Bjærgning ved Bjærgnings- eller Slæbedampere.

Under Overskriften Skibsaftifter i danske Havne skriver „Skibsreder“ i Hamburg følgende til „Sh. Gaz.“:

I Skibsrederens Interesse beder vi Dem optage følgende: Vi havde en Damper paa 3,100 Tons d. V., der var fragtet fra Odessa til at losse i to danske Havne, nemlig i Nykjøbing og Bandholm. Damperen maatte losse Halvdelen af sin Ladning i Lægtene ved den først nævnte Havn, omtrent 16 Mile fra denne, og skønt der ikke var Pramafgift, var Damperens Udgifter usædvanlig høje, idet Stuveren forlangte 1 sh. 3 d. pr. 1,000 Kilo. Der er kun én Stuver i denne Havn, og det er sagt os, at den Overenskomst, han har med sine Folk, gør Konkurrence umulig.

Vor Damper blev uden Godtgørelse opholdt her i 10 Dage for Losning. Den anden Havn, Bandholm, blev opgivet, til stort Tab for Rederne, men det blev anset for bedre at undgaa endnu et Ophold, selv om det medførte stor Bekostning.

Dette er den anden Kornladning, som vi i Aar har bragt til danske Havne, og uheldigvis sluttede vi det sidste Certeparti, før vi havde set det første afviklet.

Dette skete saaledes, at Modtagerne trak 300 Lst. fra i Fragten; vi er nu indviklede i en Proces herom, og det antages, at vi vinder den, da den opstillede Fordring er urimelig. Men Bryderiet og Retsomkostningerne giver Ulempe og Pengetab.

Vi er komne til det Resultat, at vi ikke vil slutte noget nyt Certeparti til danske Havne, særlig Nykjøbing, uden at faa 2 sh. 6 d. pr. Ton over Raten til U. K. eller Kontinentet, og andre Redere vilde handle rigtigt i at gøre det samme.

Vi har modtaget følgende:

St. Petersborg, den 18. Juni 1902.

Jeg undertegnede Skibsfører beder Dem optage disse Linier til Advarsel for Kolleger, som sejler paa St. Petersborg med Granit. Slut aldrig paa at losse efter Tørn; thi mit Skib og to andre paa samme Størrelse

*) Fremhævet af os.

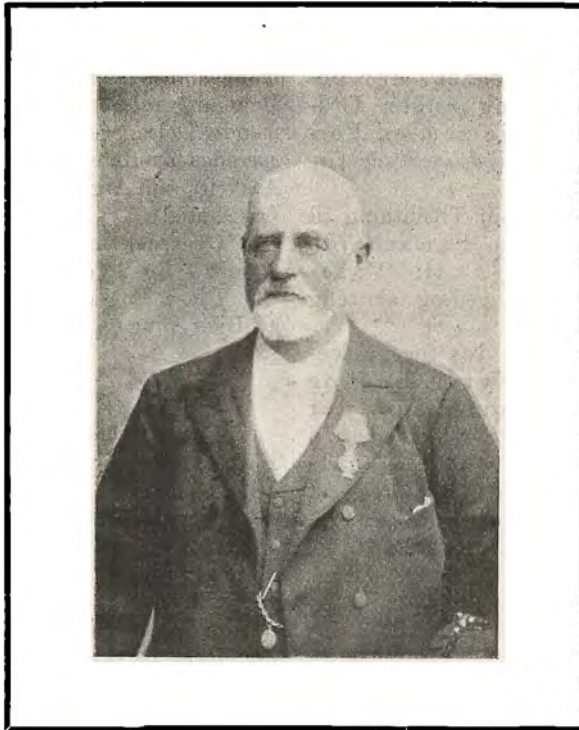
har hver ligget i 3 Uger for at losse og slet ingen Ret haft til Liggedagspenge. Derfor maa faste Dage indføres i Certepartiet, førend der sluttes, saa at de drejer fra den Dag, Skibet er meldt losseklar; thi 3 Uger med de smaa Fragter og høje Udgifter, som vi nu til Dags

sejler for, bliver jo mange Penge for at losse en Last. Med Tak for Optagelse af disse Par Ord, forbliver jeg deres ærbødige

Kapt. C. Henriksen.
Sk. „Concordia“.

Kaptajn Carl Ferdinand Olsen,

der for kort Tid siden afgik ved Døden i sit Hjem paa Bogø, og hvis Billede vi her bringer, var født paa Bogø i 1836. Efter sin Konfirmation kom han til Søs og fór i adskillige Aar paa lange Rejser, bl. a. med Barkskibet „Saga“, Kaptajn Møller. Sidst i Tresserne kom han i Grønlandsfarten, idet han blev forhyret som Sejlmager med Kryolit-, Mine- og Handelsselskabets Brig „Elna“, der da førtes af den senere Direktør i „Det forenede Dampskibsselskab“, Kommandør Normann. Denne fattede Interesse for Olsen og opfordrede ham indstændigt til at tage Styrmandseksamen, hvilket vilde aabne ham Udsigt til en smuk Fremtid. Olsen indmeldte sig da i Efteraaret 1869 paa Bogø Navigationsskole, men naaede ikke at blive færdig til Skibets Afgang til Grønland næste Foraar. Da han allerede i 1868 havde giftet sig, maatte han opgive Skolen og tage med paa Turen om Sommeren, men han indmeldte sig atter saa snart han var kommen hjem om Efteraaret. Han fik saa Eksamen i Begyndelsen af 1870 og blev derefter straks ansat som 2den Styrmand i Kryolitselskabets Dampskib „Fox“. Med dette Skib før han saa uafbrudt, fra 1875 som dets Fører, til



han i August 1899 trak sig tilbage, for at henleve Resten af sine Dage i sit Hjem paa Bogø, hvor han var meget afholdt og anset. Det vakte derfor almindelig Sorg, da man hørte, at han var kommen livsfarligt til Skade. Han vilde reparere noget ved sin Flagstang og benyttede hertil en Stige. Det var gaaet godt den ene Dag, men da han den næste Dag vilde gøre det samme, brast Flagstangen ved Roden og han faldt ud over Landevejen og knuste sin Hjerne. Han laa derefter i fire Dage, uden at komme til Bevidsthed, før han døde.

Kaptajn Olsen var en dygtig praktisk Sømand, der havde stor Erfaring i den vanskelige Issejlad ved Grønland. Meddelelsen heraf har selv i Grønland hørt ham omtale som en sjælden dygtig og paalidelig Skibsfører, der utrættelig sad oppe i Mastekurven for at udspejle de mulige Gennemgange mellem Isskodserne. Paa sine mange Rejser var han derhos en utrættelig Observator for Meteorologisk Institut, paa hvis Indstilling han blev udnævnt til Ridder af Dannebrog. Kaptajn Olsen var i Besiddelse af megen personlig Elskværdighed og var almindelig afholdt.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 4. Trækning begynder Onsdag den 9. Juli. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 100,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 52,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig ikke alene Halvdelen af samtlige Lodder, men yderligere 2,000 Stkr. derover faar Gevinst i Seriens Løb, medens et større Antal Lodder i tvende forskellige Rækkefølger efter en stedse stigende Skalaerholder Gevinst i hver Trækning, hvorom henvises til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Nybygninger, Køb og Salg.

Bark Elisabeth af Fanø er solgt til et russisk Firma for 18,000 Kr. Skibet, der for Tiden er i Libau, maaler 512 Reg.-Tons og er bygget i 1867 af Jærn i Dundee.

Fra Københavns Flydedok og Skibsværft er en ny Dampfærge sat i Vandet, bestemt til Fart mellem Løgstør og Aggersund. Den er af en ny Type, idet den konstrueres med Skrue baade i Forenden og Agterenden, for derved at faa de samme gode Egenskaber med Hensyn til at stoppe og bakke, som en Hjulfærge besidder.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 30. Juni foretaget Prøvefart med et for Regning Hr. Conrad Blumer Hofgaard i Christiania bygget Skruedampskib „Hippolyte Dumois“, Værftets Nybygning Nr. 222. Skibet, der er bygget til Frugtfart paa Vestindien, er 227' langt mellem Perpendikulærerne, 31' 7" bredt og 18' dybt til Hoveddækket; det er bygget til Norsk Veritas højeste Klasse og forsynet med en Triple Ekspansions Maskine, i Stand til at udvikle 1,100 ind. H. K. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

Fra Skibsbygger Hansens Værft i Stubbekjøbing er en ny Skonnert løbet af Stablen for Ordre Brødrene Johansen i Ærøskjøbing. Den maaler c. 60 Reg.-Tons og fik Navnet Karl.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Dundee 28. Juni, ank. til Methil 29. Juni. — Frøde, Wrisberg, afg. fra Abo 26. Juni, bestemt til St. Nazaire. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Sunderland 25. Juni, ank. til Kbhvn 27. Juni. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rahja 26. Juni, best. til Rouen. — Erik II, Hveysel, afg. fra Jakobsstad 23. Juni, best. til Dunkirk. — Skjold, Schmidt, afg. fra Rotterdam 28. Juni, best. til Tynen. — Knud II, Hansen, afgik fra Gamle Karleby 27. Juni, bestemt til Rouen. — Ragnar, Holst, afgik fra Kronstadt 28. Juni, best. til Rahja. — Volmer, Riber, afgik fra Libau 22. Juni, ank. til Rotterdam 27. Juni. — Dan, Tofte, afg. fra Tynen 27. Juni, ank. til Libau 30. Juni. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 25. Juni, ank. til Lübeck 29. Juni. — Danmark, Kraemer, afg. fra London 24. Juni, ank. til Sunderland 26. Juni. — Olaf, Petersen, afgik fra Kronstadt 24. Juni, ank. til Jakobstad 27. Juni. — Svend II, Risø, afg. fra Stettin 25. Juni, ank. til Helsingfors 28. Juni.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Mezane 26. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Kronstadt 29. Juni, best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Blyth 26. Juni, bestemt til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 26. Juni, bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rafsö 28. Juni, bestemt til London. — Russ, Rasmussen, ank. til Pugwash 28. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Kapstaden 20. Juni, best. til St. Vincent f. O.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Ghent 1. Juli. — Kamma, Löffler, afg. fra Riga 27. Juni. — Helga, Lageisen, ank. til Waija 1. Juli. — Martha, Jørgensen, ank. til Husum 30. Juni. — Elna, Møller, ank. til St. Petersborg 29. Juni. — Therese, Pedersen, afgik fra Kbhvn. 1. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ank. til Archangel 25. Juni. — Dana, Nielsen, afg. fra Newcastle 28. Juni.

Nordseen. Wineland, Høgstedt, i Kbhvn. — Nordland, Petersen, ank. til Boness 29. Juni. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 27. Juni. — England, Andresen, ank. til Yxpila 30. Juni. — Holland, Lund, ank. til Hernøsand 27. Juni. — Rusland, Møller, ank. til Aalborg 29. Juni.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Montevideo 26. Juni. — Ekliptika, Callesen, ank. til London 27. Juni. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 5. Juni. — Mars, Nielsen, afg. fra Bridgeness Harbour 28. Juni.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Kronstadt 28. Juni.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Nantes 29. Juni, ank. til Bilbao 1. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Reval 30. Juni, bestemt til Ghent. — Fyen, Hansen, ank. til Leith 27. Juni. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Dordrecht 29. Juni. — Russia, Hansen, ank. til Delfzyl 26. Juni. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Swinemünde 24. Juni, ank. til Riga 26. Juni. — Normannia, Erichsen, ank. til Riga 24. Juni.

Bsterseen. Cimbria, Hansen, ank. til Kronstadt 28. Juni. — Patria, Lund, afg. fra Swinemünde 25. Juni, ank. til Riga 27. Juni. — Gratia, Skov, afgik fra Amsterdam 25. Juni, ank. til Blyth 26. Juni.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Riga 24. Juni, ank. til Rotterdam 29. Juni. — Gallia, Nielsen, afgik fra Tyne 25. Juni, ank. til Swinemünde 28. Juni. — Britannia Larsen, afg. fra Kronstadt 24. Juni, ank. til Rahja 28. Juni

— Caledonia, Fisker, afg. fra Kbhvn. 27. Juni, ank. til Riga 30. Juni.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Ghent 28. Juni. — Brattingborg, Clausen, ank. til Wiborg 28. Juni. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Gamle Karleby 23. Juni. — Fredensborg, Hartmann, ank. til St. Petersborg 22. Juni. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Cardiff 20. Juni. — Jomsborg, Kühl, ank. til Blyth 30. Juni. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 27. Juni. — Skanderborg, Jensen, ank. til Blyth 30. Juni. — Søborg, Fischer, afgik fra Jacobstad 27. Juni, best. til W. Hartlepool. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Blyth 30. Juni. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Rouen 30. Juni.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 28. Juni. — Klampenborg, Jensen, ank. til Uleåborg 27. Juni. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Pera 27. Juni, best. til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Blyth 23. Juni. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Cardiff 27. Juni. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Cardiff 23. Juni. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 28. Juni.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Blyth 1. Juli, best. til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, ank. til W. Hartlepool 30. Juni.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Antwerpen 30. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Ghent 23. Juni, best. til Burntisland. — Agnete, Jensen, afg. fra Boness 29. Juni, best. til Kbhvn. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 30. Juni, best. til Burntisland. — Alice, Hansen, ank. til Methil 30. Juni. — Ajax, Brorson, afgik fra West Hartlepool 28. Juni, bestemt til Burntisland. — Bornholm, Petersen, ank. til Methil 30. Juni. — Nauta, Madsen, ank. til Burntisland 29. Juni. — Rønne, Hintze, ank. til Baltasound 25. Juni.

Ærs. Gæa, Knudsen, ank. 28. Juni til Kbhvn. — Enigheden, Svane, ank. 24. Juni til Sundswall. — Erindring, Hansen, ank. 24. Juni til Kallundborg.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Leith 25. Juni. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Kronstadt 30. Juni. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Vejle 28. Juni. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Burntisland 25. Juni. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Umeå 27. Juni. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Luleå Distr. 21. Juni. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Bjerneborg 29. Juni.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afg. fra Burntisland 27. Juni, best. til Kronstadt. — London, Bom, ank. til Burntisland 30. Juni. — Paris, Nielsen, ank. til Burntisland 30. Juni.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Kbhvn. 29. Juni, best. til Nordmaling. — Clara, Jensen, ank. til Trangsund 1. Juli. — Kai, Thomsen, ank. til Kiel 29. Juni.

Ægir. Erik, Steen, afg. fra Burntisland 30. Juni, best. til Kiel. — Svend, Bennelycke, ank. til Blyth 30. Juni.

Sejlskibe.

Fans. Sønderho. Anna, Hansen, pass. 26. Juni Helsingør paa Rejse fra Stugsund til Rochester. — Georg Schwalbe, Pedersen, pass. Kjøbenhavns Red 27. Juni, paa Rejse fra Azorerne til St. Petersborg.

Rønne. Ansgar, Clausen, ank. til Neufahrwasser 22. Juni. — Zephyr, Jensen, ank. til Selvesborg 22. Juni. — Christine, Dich, ank. til Kølplavik 5. Juni. — Cathrine, Hansen, ank. til Svendborg 25. Juni. — M. Christiansen, Bager, ank. til Kem 26. Juni. — John Hintze, Jensen, ank. til Kbhvn. 26. Juni. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Stolpemünde 27. Juni. — Amarant, Kyhn, ank. til Hernøsand Distrikt 28. Juni.

Svendborg. Venus, Jensen, ank. til Orth 22. Juni. — Lyø, Jensen, ank. til Mullerup 23. Juni. — Marie, Hermansen, ank. til Antwerpen 22. Juni. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Archangel 14. Juni. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Dover 22. Juni. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Archangel 25. Juni. — Roma, Jensen, ank. til Helsingør 25. Juni. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Kjørteminde 26. Juni. — Freya, Jensen, ank. til Littlehampton 28. Juni. — Phoenix, Hansen, ank. til Middelfart 28. Juni. — Skjold, Larsen, ank. til Sherness 27. Juni. — Kirstine, Dam, ank. til Rudkjøbing 27. Juni. — Hans Emil, Hansen, ank. til Høganæs 28. Juni. — Marie, Nielsen, ank. til Archangel 26. Juni. — Dannebrog, Clausen, ank. til Fécamp 26. Juni. — Grethe, Hansen, ank. til Archangel 26. Juni. — Knud, Jensen, ank. til Drøbak 27. Juni. — Gefion, Fisker, ank. til Drøbak 27. Juni. — Erhard, Larsen, ank. til Skroengen 27.

Juni. — Urda, Rasmussen, ankom til Drøbak 26. Juni. — Neptunus, Jensen, ankom til Kings Lynn 28. Juni. — Niels, Hansen, ankom til Riga 30. Juni. — Embla, Mikkelson, ankom til Nexø 29. Juni. — Hertha, Hansen, ankom til Shoreham 28. Juni. — Union, Rasmussen, ankom til Åbo 30. Juni. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Riga 30. Juni. — Jørgen Ring, Fisker, ankom til Wymouth 28. Juni. — Martin Nilsson, Petersen, ankom til St. Petersburg 29. Juni. — Psyche, Nielsen, ankom til Portsmouth 30. Juni.

Ærø. Duen, Christensen, ankom 23. Juni til Pillau fra Karlskrona. — Skjold, Mygind, afg. 21. Juni fra Warkworth til Stubbekjøbing. — Minde, Rasmussen, afgik 23. Juni fra Kjøbenhavn til Rønne. — Dronning Louise, Christensen, ankom 21. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Hernøsand til Padston. — Phoenix, Eriksen, ankom 21. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra St. Petersburg til Newcastle. — Hans, Hansen, ank. 24. Juni til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ankom 23. Juni til Kjøbenhavn. — Niels Juel, Nielsen, ankom til Progresso fra Marseille. — Dorthea, Christensen, ankom 24. Juni til Falmouth f. O. fra Hamburg. — Albertha, Kromann, pass. 24. Juni Kbhvn. — Habil, Rasmussen, ankom 23. Juni til Laguna. — Rotha, Hansen, ank. 23. Juni til Archangel. — Rolf, Christensen, afsejlede 12. Juni fra Halifax til Poole. — Frederik & Ane, Andersen, ank. 23. Juni til Aberdeen. — Enigheden, Friis, ank. 26. Juni til Aalborg. — Kvik, Andersen, ank. 26. Juni paa Kjøbenhavns Red. — Mette, Andersen, ankom 25. Juni til Svendborg. — Johanne, Hansen, ankom 27. Juni til Kotka. — Concordia, Madsen, ankom 27. Juni til Aberdeen. — Theodor, Andersen, afg. 25. Juni fra Kjøbenhavn til Marstal. — Harris, Thorsteinson, ankom 27. Juni til Southampton. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 27. Juni til Poole. — Haabet, Svendsen, ankom 22. Juni til Thisted. — De 6 Brødre, Johansen, ank. 23. Juni til Aarhus. — Norden, Rasmussen, afg. 24. Juni fra Gefle til Courselles. — Thyra, Rasmussen, ank. 26. Juni til Schorokko. — Alfa, Rasmussen, ankom 27. Juni til Omega. — Pauline, Jørgensen, ankom 26. Juni til Kjøbenhavn. — Agnes, Henriksen, ank. 26. Juni til Kjøbenhavn. — Regina, Kock, afgik 26. Juni fra Kjøbenhavn til Malmø. — Lucinde, Christensen, ank. 20. Juni til Bonnavista Bay fra Cadix. — Amor, Hansen, afgik 26. Juni fra Kjøbenhavn til Nakskov. — Smart, Christensen, ankom 28. Juni til Torneå. — Thea, Friis, ankom 27. Juni til Rye. — Hertha, Krull, ankom 27. Juni til Kæret. — Caroline, Lauritzen, ankom 27. Juni til Northshields. — Yrsa, Rasmussen, ank. 27. Juni til Kingstow. — Kirstine, Eriksen, afgik 26. Juni fra Nyborg til Nakskov. — Riborg, Hansen, afgik 26. Juni fra Nyborg til Nakskov. — Castor, Sonne, ank. 27. Juni til Nyborg paa Rejse fra Newcastle til Uleåborg. — Caroline Marie, Petersen, ank. 27. Juni til Nyborg. — Hosanna, Philipsen, ankom 28. Juni til Assens. — Ceres, Bager, ankom 30. Juni til Isigny. — Merkur, Friis, ankom 30. Juni til Bårgø. — Niels, Jensen, ankom 30. Juni til Litzardrieut. — Hans, Folmer, ankom 30. Juni til Hammerfest. — Atlantic forventedes 16. Juni sejlferdig i St. Louis, bestemt til Barbados. — H. H. Petersen pass. 27. Juni St. Cathrines Point for vestg. — Prøven, Schmidt, ankom 29. Juni til Archangel. — Hydra, Albertsen, ank. 29. Juni til Swinemünde fra Port Madoc. — Salvador, Fabricius, ank. 30. Juni til Pornie. — Lykkens Prøve, Jensen, afgik 28. Juni fra Nyborg til Bandholm. — Skjold, Mygind, ankom 29. Juni til Stubbekjøbing. — Neptunus, Bager, ankom 28. Juni til Kjøbenhavn. — Baltic, Christensen, ank. 28. Juni til Kjøbenhavn. — Eos, Christensen, ankom 30. Juni til Kotka.

Jenssine af Aarhus, Olsen, ankom til Elbing 29. Juni fra Børens Halem.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere 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, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læsø-NV.-Rev. Den 27de Juni 1902 er det røde, faste Fyr paa Læsø-NV.-Rev tændt og Lystønden ind-dragen.

Hjelm N. Et Vrag ligger sunket i 10 Fv. Vand, 3 Kml. N. t. V. $\frac{1}{2}$ V. fra Hjelm Fyr. Vraget er afmærket med en Stage med grønt Flag og vil blive uskadeliggjort. En grønmalet Lystønde, der viser grønt Blinkfyrt, er udlagt $\frac{2}{3}$ Kbl. Ø. for Vraget.

Falske Bolsax. Omtrent den 1ste Oktober 1902 ombyttes den røde Spidstønde med 3 Koste ved Falske Bolsax med en Klokketønde.

Limfjorden Ø-lige Del. Hals Barre. I Efteraaret 1902 forandres Afmærkningen i Indløbet til Limfjorden og Løbet over Hals Barre saaledes:

Den røde Stage med 2 Koste ved Nordmands-Hage SV.-Side og den hvide Stage med 2 Halmviske ved Korsholm Ø.-Side flyttes 1 Kbl. Ø. efter, og paa deres tidligere Pladser udsættes en rød Stage med 1 Kost og en hvid Stage med 1 Halmvisk, henholdsvis paa N.-Siden og S.-Siden af Løbet. Mellem Klokketønden og den røde Spidstønde (Indertønde) udlægges paa Løbets N.-Side fire røde Vagere, med henholdsvis 1, 2, 3 og 1 Kost, regnet Ø. fra. Mellem den hvide Vager med 2 nedadvendte Koste (Mellemvageren) og den ovennævnte hvide Stage med 2 Halmviske, udlægges fire hvide Vagere med henholdsvis 1, 2, 3 og 1 nedadvendt Kost, regnet Ø. fra.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. Ved Uddybningen i Bøgestrøm Ø.-lige Indløb bliver Løbet fra Bøgestrøm-Tønden til den hvide Stage med Halmvisk ved Sandhagen NV.-Hjørne 180 à 150 Alen bredt med 9 Fods Dybde. Løbets Midtlinie gaar i S. $60\frac{1}{2}^{\circ}$ V. Fra Sandhagen NV.-Hjørne til den røde Stage med Kost SØ. for Stenhagen bliver Løbet 150 Alen bredt med 9 Fods Dybde. Løbets Midtlinie gaar i S. 17° V. Løbene Bøgenakke og De fire Koste blive 75 Alen brede med 9 Fods Dybde; deres Midtliniers Retning bliver uforandret. Dybden er ved daglig Vandstand.

Uddybningsmaskinerne vise rødt Flag paa den Side, hvor de skulle passeres.

Afmærkningen ved Løbene flyttes efterhaanden som Uddybningen fuldføres.

Omtrent 2,000 Alen SØ. for det Ø.-lige Indløb er midlertidig udlagt to Vagere med grønt Flag, paa det Sted, hvor Fyld kan losses.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Stockholm Skærgaard. Engnö- og Ingaröfjärden. Mellem Tallskär og Runskär, omtrent midt i Farvandet, er fundet en 19 Fods Grund, $59^{\circ} 15' 58''$ N. Br. $18^{\circ} 23' 10''$ Ø. Lgd., og 1 Kbl. SØ. for den en 22 Fods Grund, $59^{\circ} 15' 55''$ N. Br. $18^{\circ} 23' 20''$ Ø. Lgd. Ø. for Engnölandet midt i Farvandet er fundet en 27 Fods Grund, $59^{\circ} 14' 49''$ N. Br. $18^{\circ} 25' 15''$ Ø. Lgd.

I Farvandet Stockholm—Furusund er fundet en 15 Fods Grund $1\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Koholm S.-Ende. $59^{\circ} 30' 12''$ N. Br. $18^{\circ} 28' 45''$ Ø. Lgd.

Björkö. Lingslätövik. Uden for Lingslätövik paa Björkön er fundet en 6 Fods Grund paa $59^{\circ} 55' 11''$ N. Br. $18^{\circ} 54' 28''$ Ø. Lgd., og en 9 Fods Grund paa $59^{\circ} 55' 8''$ N. Br. $18^{\circ} 54' 24''$ Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Tjörn. Stigsfjorden. S. for Grunden Tjælbådan i Stigsfjorden er nu udsat en Rispråk.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Skjelanger. Det Naue. Ved N.-Siden af 12 Fods Boen, 90 Alen fra De Naue Fyrlampe, er udsat en Stage.

Flaavær. Østre Langfluen. Stagen paa Østre Langfluen, ved Flaavær, er flyttet til Vestre Langfluen.

Tyskland. Elben. Twielenfleth. Da Farvandet overfor Twielenfleth har forandret sig, er sort Spidstønde Nr. 7 flyttet til $53^{\circ} 36\frac{2}{3}'$ N. Br. $9^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd. og sort og rød Baaketønde med Kors, Juels Ost, til $53^{\circ} 36\frac{2}{3}'$ N. Br. $9^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ Ø. Lgd. Begge ligge i 13 Fod Vand.

I Twielenfleth Blinkfyrt er Lysgrønsen mellem grønt og hvidt Lys drejet, saa at den gaar over Tønderne.

Den 2den Juli 1902 ombyttes Fyrskibet „Oste Riff“ midlertidig med et Reservefyrskip med tre Master.

Holland. Friesche Zeegat og Ems. Den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 6 med Kors ved Zoutkamperlaag N.-lige Indløb er flyttet og ligger nu i 28 Fod Vand. $53^{\circ} 28' 2''$ N. Br. $6^{\circ} 4' 24''$ Ø. Lgd. En Stumtønde Nr. 6 a er udlagt paa Kugletødens tidligere Plads.

I Zoutkamperlaag er en Spidstønde Nr. 1 udlagt i 16 Fod Vand. $53^{\circ} 27' 43''$ N. Br. $6^{\circ} 4' 38''$ Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 1 og 2 og Kugletønde Nr. 3 have nu Nr. 2, 3 og 4.

I Ems er ved Anduvningstønderne for Wester Ems og for Huibergat udlagt henholdsvis en rød og sort vandret sribet og en sort Vager som Afmærkning, naar Anduvningstønderne drive bort fra Station.

Zuiderzee. De Ven. Vraget, der var sunket Ø. for De Ven, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Zeegat van Texel. Schulpengat. I Schulpengat er der paa Inderbarren, omtrent i Texel Fyrlinie, en Plet med 15 Fod Vand, hvorfor Forsigtighed maa vises, navnlig om Natten. $52^{\circ} 57' 29''$ N. Br. $4^{\circ} 43' 18''$ Ø. Lgd.

Kallantsøog. En spids Vragtønde er i 32 Fod Vand ud-

lagt tæt NV. for det ved Kallantsoog sunkne Vrag. 52° 50' 20" N. Br. 4° 38' 5" Ø. Lgd.

Ijmuiden. Fra 11te—14de Juli 1902 foretages Skydeøvelser ved Ijmuiden i Retning mellem NV. t. N. og S. t. V. fra Fortet og i 7,200 Alen Afstand. Naar der skydes, hejse rødt Flag paa Fortet, og Dampere ligge ude til Vejledning og Hjælp.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Maassluische Scheur. I Scheur paa S.-Siden af Farvandet lige over for Maassluis tændes paa en Duc d'Albe et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S.

Zeegat van Zierikzee. Noord Steenbank. Den 15de Juli 1902 ombyttes den rød og hvid tærnede Spidstønde med Trekant, „N.-Steenbank“, ved SV.-Spidsen af Noord Steenbank med en rødmalet Lystønde, mærket „NSB“, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 7 S., Mærke 3 S.

England. Ramsgate. Paa Yderenden af Ramsgate Ø.-Pier er det permanente, hvide Fyr med Formærkelser atter tændt.

Skotland Ø.-Kyst. Girdleness. Taagesignalet ved Girdleness Fyr er nu forandret.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Bristol Channel. Barry—Sully Island. I Juli og August 1902 afholdes Sømineøvelser i Sully Bay, V. for Sully Island. Pladsen er afmærket med grøn og hvid lodret stribede, cylindriske Tønder, og den er spærret for al Sejlad. 51° 24' N. Br. 3° 18' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. En sort Lystønde, der viser rødt Fyr, er udlagt 2 Kbl. fra Ø.-Enden af S.-Dæmningen paa Brest Red. Man maa ikke gaa mellem Tønden og Dæmningen. Afstanden forøges efterhaanden til 3 $\frac{1}{2}$ Kbl.

Bassin d'Arcachon. Rastey. Den sorte Spirtønde Nr. 1 med Cylinder, Rastey, er paa Grund af Løbets Forandring flyttet c. 1 Kbl. SV. hen. Den ligger nu 4, Kml. S. 33° V. fra Arcachon Fyr. 44° 35' 21" N. Br. 1° 18' 7" V. Lgd.

Spanien. Cadiz. Paa Yderenden af Dæmningen, som er under Arbejde ved Cadiz Havn, er anbragt to Fyr. Det ene er grønt og rødt. Skillelinien gaar over Tønden ved Fraile, hvert Lys lyser over 140°, det grønne udenfor, det røde indenfor Linien til Tønden. Det andet Fyr er hvidt og lyser over hele Horisonten, undtagen over Fraile, hvor det er formærket. Flammens Højde: 32 Fod. Sorte 16 Fod høje Fyrpæle.

Canada. St. Lawrence River. Manicouagan Shoal. En rød, spids Flejtønde er i 34 Fv. Vand udlagt $\frac{3}{4}$ Kml. fra Manicouagan Shoal. 49° 3' 45" N. Br. 68° 9' 0" V. Lgd.

Nova Scotia SØ.-Kyst. Little Dover. I det Ø.-lige Indløb til Little Dover er udlagt en rød Spirtønde ved S.-Enden af det ydre Braad, $\frac{1}{2}$ Kml. N. for Gannet Shoal, en rød Spirtønde paa Fanning Shoal, og en sort Spirtønde paa Moll Shoal.

I det SV.-lige Indløb er udlagt en sort Spirtønde paa Tomcod Shoal, SV. for Millstone, en rød Spirtønde paa Harding Point Ledge, og en sort Spirtønde paa Millstone Ledge.

I West Shore Indløbet er udlagt en sort Spirtønde ud for Walsh Point, en rød Spirtønde paa Sheep Island Shoal, og en sort Spirtønde paa Grunden NV. for Burnt Island.

For Indgaaende holdes røde Tønder om Styrbord, sorte om Bagbord, Tønderne ligge ude, saalænge Skibsfarten varer.

Port Felix. Paa Hog Island SØ.-Ende, Port Felix eller Molasses Harbour, tændes den 1. Juli 1902 et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 42 Fod. Synsviddens: 8 Kml. Linseapparat af 7. Orden. Hvidt, 36 Fod højt Fyrtaarn paa Beboelseshuset. 45° 13' 54" N. Br. 61° 13' 0" V. Lgd.

Nova Scotia. Lennox Passage. Ved Quetique Island og Poulamon paa Hawk Islet Fyr ville Skibes Taagesignaler, som høres, blive besvarede fra Haandkrafts Taagehorn.

Spirtønden ved N.-Enden af Gabion Shoal er ombyttet med en sort Stumtønde. 45° 36' 25" N. Br. 60° 55' 2" V. Lgd.

New Brunswick. Northumberland Strait. Richibucto Harbour. Ledefyrene, der lede over Barren ved Indløbet til Richibucto Harbour, ere flyttede V. hen efter Løbet. Flammens Højde: 33 og 30 Fod. Fyrene staa 135 Alen S. 8° Ø. og N. 8° V. fra hinanden og lede over Barren til den sorte Stumtønde ved Indløbet til Løbet, hvorfra det næste Sæt Ledefyr i S. 1° V. og N. 1° Ø. lede til den første sorte Spirtønde, 900 Alen fra Forfyret. Herfra til Byen er Løbet bugtet og afmærket med Tønder.

Bay of Fundy. Letite. Navnet paa Løbet fra Bay of Fundy til Passamaquoddy Bay mellem Fastlandet og Macmaster Island, samt paa Landsbven er Letite.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Woods Holl. Tidssignalet i Woods Holl gives ikke mere.

New York. New York Harbor. Buttermilk Channel. I Buttermilk Channel er 22 Fods Pladen ud for Pacific Street borttagen til 26 Fod og der er nu 25 Fod Middellavvande i

400 Alens Afstand fra Brooklyn Pier-Linie. Løbet er nu at foretrække for Løbet mellem Governors Island og Batteriet.

Florida. Key West. Main Ship Channel. Eastern Triangle. En rød, firkantet, 30 Fod høj Baake er i 18 Fod Vand opført paa Eastern Triangle Shoal. Der er 27 à 34 Fod Vand 7 Alen fra Baaken paa alle Sider. 24° 30' 32" N. Br. 81° 48' 14" V. Lgd.

Key West Harbor. Northwest Channel. Middle Ground. En 30 Fod høj, pyramideformet Baake, hvid foroven, sort for-neden, er i 14 Fod Vand opført paa SV.-Siden af Middle Ground, fra Key West Fyr i N. 55° V., 2 $\frac{1}{8}$ Kml.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba. Cape San Antonio. Cape San Antonio Fyrtaarns Højde er 88 Fod, og Fyrets Flammes Højde er 101 Fod.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. Patagonien. Santa Cruz River. I Santa Cruz River er der paa Barren i North Pass ved Middellavvande 14 $\frac{1}{2}$ Fod i Ledelinien, paa Barren i South Pass 18 Fod i Ledelinien.

Magellan Stræde. Queen Channel. Walker Shoal. Walker Shoal røde Spidstønde skal ombyttes med en sort, cylindrisk Tønde for at angive, at det er en Styrbords Tønde for Skibe, der Ø. fra staa gennem Queen Channel.

Chili. Coronel Bay. Puchoco Point. En rød Spidstønde er i 18 Fod Vand udlagt paa V.-Siden af Indløbet til Coronel Bay ved SØ.-Hjørnet af 3 Fv. Grænsen paa Grunden ud for Puchoco Point, fra Puchoco Fyr i S. 72° Ø. 2 $\frac{1}{8}$ Kbl., og fra Coronel Molehoved i S. 82° V.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Port de Golf Juan. I 1902 tændes paa Yderenden af Dæmningen uden for Port de Golfe Juan et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 30 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 18 Fod høj Fyrpæl. 43° 33' 50" N. Br. 7° 4' 40" Ø. Lgd.

Villefranche. Den 25. Juli 1902 slukkes Villefranche hvide Blinkfyr, der hver $\frac{1}{2}$ Minut viser Et-Blink, og et midlertidigt Blinkfyr, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink, tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Lysevnen: 20 Kml.

Italien Ø. Elba. Porticelli Bugt. Portoferraio. Paa den 1 Kbl. lange Mole, som bygges i Porticello Bugt, er tændt et rødt, fast Fyr paa Yderenden og et rødt, fast Fyr midt paa Molen.

Italien. Elba. Marciana Marina. I Bugten Marciana Marina er i 25 Fod Vand udlagt en rød, kugleformet Fortøjtønde, 5 $\frac{2}{3}$ Kbl. S. 69° Ø. fra Pynt Nasuto. 42° 48' 31" N. Br. 10° 11' 58" Ø. Lgd.

Sardinien. Golfo di Terranova. Aranci Bugt. Fortøjtønden, der laa 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Jernbane-Molens Hoved, i Aranci Bugt er inddragen.

Korsika SØ.-Kyst. Golfe de Saint Cyprien. I den N.-lige Del af Golfe de Saint Cyprien ligger en 5 Fods Grund 1 $\frac{2}{3}$ Kml. N. 4° V. fra Fyret. 41° 38' 13" N. Br. 9° 21' 20" Ø. Lgd. En 8 Fods Grund ligger $\frac{2}{3}$ Kbl. Ø. for den foran-nævnte.

Korsika V.-Kyst. Anse de Minaccia. I Anse de Minaccia Ø.-lige Del er funden en 5 Fods Grund, 1 $\frac{2}{3}$ Kml. S. 65° Ø. fra Toppen af den lille Ø La Botte. 41° 55' 55" N. Br. 8° 37' 10" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Sebenico Kanal. Rozenik. Paa Grunden Rozenik opføres en Baake, hvorfra skal vises et Fyr. 43° 42' 18" N. Br. 15° 49' 5" Ø. Lgd.

Rusland. Sebastopol. Baaken, der stod i Inkerman Fyr-linie, paa V.-Kysten af Graftska Dal er ødelagt og opføres ikke igen. 44° 37' 5" N. Br. 33° 35' 0" Ø. Lgd.

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

V.-Kysten. Røde Hav. South Massawa Channel. SØ. for Mojeidi Island, i det Ø.-lige Indløb til South Massawa Channel, har Damperen „Neghileh“ med 9 Fods Dybgaaende stødt paa et Rev. 15° 22' 5" N. Br. 41° 4' Ø. Lgd.

Forindien. Malabar Kyst. Cochin og Narakal. Vraget, der laa sunket 12 Kml. N. 82° V. fra Cochin Fyr, er forsvundet. Tønden, der afmærkede Vraget, og den røde Tønde 2 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 74° V. fra Narakal Fyr ere inddragne. Narakal Fyr: 10° 2' N. Br. 76° 12' 7" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Buenos Aires og de øvrige Havne i Argentina ere erklærede for pestsmittede.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Juli 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Danmark		68 ¹ / ₄	69
Norden		97	98 ³ / ₄
Kjøbenhavn		84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Carl	40 ³ / ₄	40 ¹ / ₂	41
Dannebrog		82 ³ / ₄	83
Skjold		53 ³ / ₄	54
Urania		38	38 ³ / ₄
Union	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₄	89 ³ / ₄
Dampsk. af 1896	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂	85
Østasiatiske	³ / ₄	99 ³ / ₄	100
Østersøen		—	—
Nordøen		—	—
Torm		—	—
Vesterhavet		97	102
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		98 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk.		100 ¹ / ₂	102
5 ⁰ / ₁₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ uopsig. Stats		99	99 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Husejer Kreditk.	89 ¹ / ₄	89	89 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Kbhvns Kreditf.		91 ¹ / ₄	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀ — — 2. Serie ..		96 ¹ / ₂	96 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀ — — 1. — ..		98 ³ / ₄	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	91 ³ / ₄	91 ³ / ₄	92
4 ⁰ / ₁₀ — — 7 —	97	96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀ Landkreditk. 3 —		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₄
Aktier.			
Nationalbank		145 ³ / ₄	146 ¹ / ₄
Privatbank		120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Landmandsbank		118	118 ¹ / ₄
Handelsbank		120 ³ / ₄	121
Grundejerbank		106	107
Burm. & Wain		100 ¹ / ₄	102
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.	106	106	106 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier		107 ¹ / ₂	107 ³ / ₄

Vekselkurser d. 1. Juli 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.19	18.16
Paris	72.40	—
Amsterdam	72.35	—

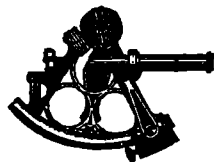
Notering paa Berlins Børs d. 1. Juli 1902.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	100.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	94.80
5% Mexikanske 1899	101.40
5% Rumænske Stats	96.40
4% — — 1890	82.25

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

„Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 8,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 10,000, „Urania“ 34,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 8,000, „Østasiatiske“ 56,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

P. Schous

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

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagvarer.

John Hinzos Enke

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

afholder sin ordinære Generalforsamling Lørdagen den 5te Juli d. A. Kl. 9 Form. præcis i Hotel Royal i Vejle med følgende Dagsorden:

1. Regnskab og Aarsberetning fremlægges.
2. Valg af 3 Medlemmer af Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende samt af 1 nyt Medlem i Stedet for afdøde Agent N. Petersen.
3. Valg af 2 Revisorer for Kalenderaaret 1902.
4. Forslag fra Bestyrelsen om Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1903.
5. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyn om Ændring eller Ophævelse af Sølovens § 84, sidste Stykke.
6. Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe om Vægtgarantien i tyske Østersøhavne.
7. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Bornholm om tvungen Lastelinje.
8. Skrivelse fra Samme ang. Erstatning, naar Mandskab og Passagerer forulykker ved Paasejling eller Kollision.
9. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland om at søge udlagt en Lysbøje for den yderste Ende at Trældens Rev.
10. Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen: Om det ikke vil være rigtigst, at Beregningen af den Tonsafgift, som de i Foreningen indtegnede Skibe har at udrede til denne, fra 1 Januar 1903 foregaar efter Register-Tons under Maalingsdækket i Stedet for efter Netto Register-Tons.
11. Skrivelse fra Samme: Hvorledes skal man bedst forskaffe sig et nøje Kendskab til de internationale Regler for Lanterneføring saavel i Sejl- som i Dampskibe, særlig med Hensyn til Lanternernes Beskaffenhed og Placering, thi formentlig stemmer den af Indenrigsministeriet under 13. Marts d. A. udstedte Bekendtgørelse ikke fuldstændig overens med „Board of Trades“ Instruktioner for Besigtelse af Lys- og Taage-signaler.

Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge ansat Besigtelsesmænd for Lanterner i enkelte større Havne.

12. Hvorledes bør Dansk Sejlskibsrederi-Forening stille sig overfor Spørgsmaalet om Ophævelse af Navigationskolerne i Provinsbyerne og Oprettelse af en Statsnavigationsskole?

Paa denne Dagsorden vil eventuelt senere blive opført flere Punkter.

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1902.

P. B. V.
P. Rechnitzer,
p. t. Formand.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Torvegade 59. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.
KJØBENHAVN.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Det betaler sig for
Enhver
at proviantere hos
J. P. Johansen,
gl. Toldbod, Aarhus. Telf. 1932.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

PETER IBSEN,

Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Dampspil til Salg.

Et Dampspil (opretstaaende), 2 1/2 Tons Løfteævne, brugt, men i fuldstændig Orden og saa godt som nyt, billig til Salg ved Henvendelse til Skibshandelen, Ny Toldbodgade 35. K.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:

Fortegnelse over Sømærker i de danske Farvande. 1902.
Pris Kr. 0,50.

Kort Nr. 196. Skagerrak. Maalestok 1 : 360,000. Pris paa Papir Kr. 3,00, paa Kortlærred Kr. 4,00.

Kort Nr. 113 er annulleret.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigst og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
vorte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og prydet selve Om-
slagspapiret.

Ustandsellig gaar Meyers amrk. Pudse-
Crema sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.
L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Aarhus Skibsværft.

S. Christoffersen,

Nybygninger samt Repara-
tioner af Jærn- og Træskibe.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

De Danske Svineslagteriers

Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

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

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

31. Series

4de Trækning begynder Onsdag den 9de Juli 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.		Hovedgevinststrække.		2. Præmiegevinststrække.	
1	Gevinst paa 000 Kr.	1	Gevinst paa 1800 Kr.	1	Gevinst paa 900 Kr.
1	— „ 450 -	1	— „ 900 -	1	— „ 450 -
1	— „ 300 -	1	— „ 600 -	1	— „ 300 -
6	— „ 150 -	6	— „ 300 -	6	— „ 150 -
50	— „ 100 -	50	— „ 200 -	50	— „ 100 -
75	— „ 50 -	75	— „ 100 -	75	— „ 50 -
95	— „ 25 -	95	— „ 50 -	95	— „ 25 -
100	— „ 10 -	100	— „ 20 -	100	— „ 10 -
2071	— „ 8 -	2071	— „ 10 -	2071	— „ 8 -

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 250 og 125 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden 375 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 7.575 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 50 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Telefon
2168.

FR. O. JØRGENSEN,

Telefon
2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.

Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

SPEDITION & TOLDKLARERING

BILLIGST VED

N. LETH SØRENSEN,

NYHAVN 42 B.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylinder for
Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylinder for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.

Levering af komplette Motorbaade.

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu 22 Fod (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

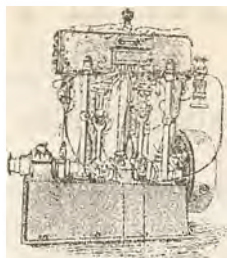
Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Erbødigt

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

H. J. Pedersen-Faxe,

Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler | Skræderi og
fuldstændig | Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.

Uniformeffekter, fuldstændig
Søekvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
teter.

Normal Underbeklædning,
prima Varer.

Specialist i Kedeltøj.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

LANDMANDSBANKEN

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Angaaende internationalt Samarbejde mellem Rederne. — Nautisk Literatur. — Nordisk Skibsrederforening. — Kjøbenhavn, den 3. Juli 1902. — Kapt. Carl Ferdinand Olsen. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

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

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 28.

Kjøbenhavn, Torsdag den 10. Juli 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre evropæiske Havne
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

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

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaiagade 29.
Telefon 5743.

Manometre • Vacuummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

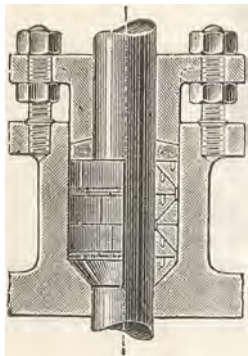
Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

P. Schous

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

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



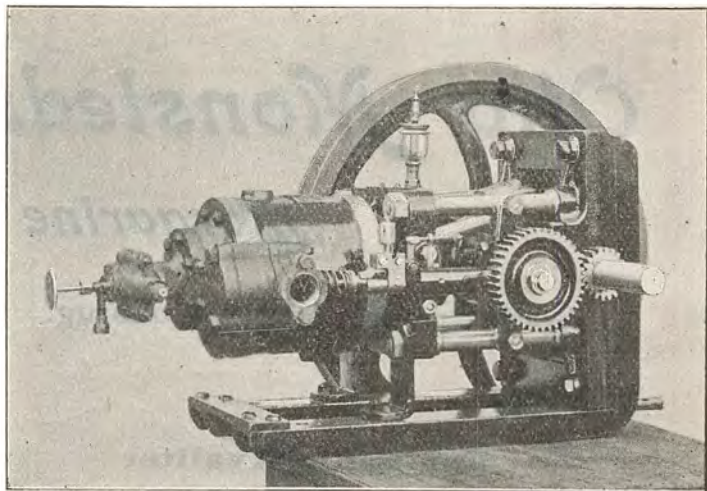
Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

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

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet aerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbeids-
evne, simple Konstruktion, lille Petroleumforbrug og aldrig i Norden, hvorved den har
erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½–12 HK., saavelsom alle Slags Redskaber til
Fiskeribrug, høenhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Trædes 12–2, 6–8 Aften. Søndag 1–2.

Babcock & Wilcox

Land- } og Rørkedler

Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de
fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger,
»Shipwreck and Humane Society's» store Medalje for det
bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køje-
madratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede
med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke
raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdagen den 5. Juli i Vejle. Der var mødt Delegerede fra Foreningens samtlige Kredsafdelinger, og desuden overværedes Forhandlingerne af Hs. Exc. Indenrigsminister Enevold Sørensen samt af Folkethingsmanden for Vejle, Hr. Th. Nielsen og Borgmester Madsen, Vejle.

Generalforsamlingen aabnedes af Foreningens Formand, Konsul Rechnitzer, Aalborg, der bød Velkommen, hvorefter han udtalte følgende:

Forinden vi begynder paa Dagsordenen skal jeg tillade mig med Beklagelse at minde om, at vi, siden vi sidst var samlede, har mistet et skattet Medlem af vor Forening og af dens Bestyrelse, Agent N. Petersen. Han var Medstifter af denne Forening, og som de Herrens véd, omfattede han den med stor Interesse, gav altid Møde, naar vi kaldte paa ham, og var en god Ven af os alle. Vi beklager meget hans Bortgang, og jeg tør paa Foreningens Vegne udtale, at hans Minde vil leve længe iblandt os. [Medlemmerne rejste sig].

Jeg skal til Dirigent foreslaa Hr. Overretssagfører F. Knudsen af Vejle.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Overretssagfører Knudsen takkede for det ham overdragne Hværv og konstaterede Generalforsamlingens lovlige Indvarsling.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Fremlægelse af Regnskab og Aarsberetning for Aaret 1901.

Regnskabet

fremlagdes af Kassereren, Sekretær Drechsel, der gennemgik dets Hovedposter og knyttede nogle Bemærkninger dertil, hvoraf det fremgik, at der havde været en lille Fremgang i Tonnagen fra i Fjor og en betydelig Fremgang i Medlemsantallet. Som sædvanlig i de senere Aar havde Antallet af større Skibe — og dermed ogsaa Tonnagen — holdt sig paa samme Standpunkt eller var gaaet lidt tilbage, medens Antallet af mindre Skibe var tiltaget meget betydeligt. — Der gaves enstemmig Decharge.

Man gik derpaa til anden Afdeling af Punkt 1,

Aarsberetningen.

I Anledning af dennes første Afsnit,

Søfartskommissionen,

bemærkede Formanden, Konsul Rechnitzer:

Jeg beklager at maatte sige, at Søfartskommissionen desværre ikke i længere Tid har udført noget Arbejde. Jeg er Medlem af denne Kommission, men ser mig ikke i Stand til at sige, hvad Grunden er til, at der endnu ikke er kommet Resultater frem. Vi synes at være komne ind i et Dødvande, af hvilket vi forventelig dog vil komme ud, naar der er gaaet lidt Tid.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn: Det er meget beklageligt, at Søfartskommissionen endnu ikke har fremlagt nogle Resultater, og jeg kan saa godt forstaa, at Generalforsamlingen er utilfreds dermed, men skal dog bemærke, at flere af de Ting, der her i Beretningen staar anførte som henviste til Kommissionens Overvejelse, allerede er løste, om end maaske ikke ved Kommissionens Hjælp, eller er under Arbejde, saaledes at de i en nær Fremtid kan ventes at blive løste. Jeg skal saaledes m. H. t. Reformen af Toldlovgivningen nævne, at der er sket en Begyndelse ved det lille Forslag, der i sidste Rigsdagssamling forelaa for Rigsdagen om en Nedsættelse af Tolden paa Materialer til Skibsbygning

fra 3 % til 1½ %. Dette Forslag vilde uden Tvivl være bleven vedtaget, hvis Rigsdagssamlingen ikke var bleven sluttet saa tidlig, som den blev, og jeg véd fra den paalideligste Kilde, at dette Forslag vil komme frem paany til Efteraaret. Forhaabentlig vil det da blive vedtaget, skønt der jo ganske vist, hverken i Folke- eller Landstinget, er den bedste Stemning overfor Skibsrederne. Jeg haaber dernæst ogsaa, at vi i næste Rigsdagssamling vil komme lidt nærmere henimod en Revision af Loven om Konsulatvæsenet, saaledes at dette Spørgsmaal ogsaa kan blive afgjort nogenlunde efter vore Ønsker. Spørgsmaalene om en Reform af Skibsmæglerinstitutionen og om en Revision af Sønæringslovens Bestemmelser er jo ogsaa Genstand for Overvejelse i Kommissionen, men jeg ser dog en Mulighed for, at vi allerede til Efteraaret kan komme videre med dem. En Revision af Søloven er meget vigtig, men der skal mange Kræfter til, da Søloven er fælles for de tre nordiske Riger, og Spørgsmaalet er derfor ikke let at røre ved. Sagen vil mulig komme til Behandling paa Søfartsmødet i Kjøbenhavn til næste Aar og vil sikkert der blive anbefalet varmt. Jeg synes saaledes, at der er nogen Udsigt til, at vi paa forskellige Omraader kan komme videre; naar vi ikke er naaet ret langt i de senere Aar, har det for en stor Del været paa Grund af de politiske Forhold, men nu synes det jo, som der kan udrettes noget. Vi er komne et godt Skridt fremad derved, at Regeringen sjældent rører ved Ting, der vedrører Skibsfarten, uden at spørge Skibsfartens Organisationer, og selv om deres Ønsker ikke altid bliver fulgte, er det dog behageligt at blive spurgt, og jeg finder det ogsaa meget fornuftigt af Ministeriet, at det gør det. Jeg kan ikke sige andet, end at Skibsfarten for Øjeblikket møder stor Velvilje hos Ministrene, og jeg haaber, at det af den Grund skal lykkes at faa noget sat igennem. Derimod vil jeg ikke sige, at der er den venligste Stemning mod os i Rigsdagen, men det kommer meget af, at den jo hovedsagelig bestaar af Landbo-repræsentanter, som hverken har Forstand paa eller videre Interesse for vore Anliggender, og det er jo ganske naturligt; hvis Rigsdagen var sammensat af Redere og Skibsførere, vilde det samme gøre sig gældende fra vor Side overfor Landbruget. Jeg retter derfor egentlig ikke nogen Bebrejdelse mod Rigsdagen, men det er alligevel kedeligt for os. Jeg skal som Eksempel paa den Stemning, der raader overfor os, blot nævne, at en Folkethingsmand for nylig sagde, at Rederne stod paa det laveste Trin af Oplysning, og at en anden Taler brugte Benævnelsen „Banditter“. Naa, det skader ikke stort, de to Folkethingsmænd var gnavne over Strejkens Udfald, og saa skulde det have Luft. Rederne tager ganske vist ingen Skade af saadanne Udtalelser, men det er dog lidt nedslaaende for os, der arbejder for Skibsfartens Interesser, at der er saa lidt Imødekommen overfor os i Sammenligning med den Interesse, der vises andre i vort Samfund. Jeg skal saaledes erindre om et Forslag, der i sin Tid fremkom om, at Dampskibsrederne skulde betale mere i Konsulat-afgift. Forslaget gik igennem, efter at det i Folkethinget havde været underkastet en meget kort Behandling. Samme Dag behandlede der i Folkethinget et Forslag om en Svineavlskonsulent; Behandlingen af denne Sag varede i hele 2 Dage, jeg erindrer ikke, om det blev vedtaget eller ej. Selv om vi, der interesserer os for Skibsfarten, ikke er meget ærgerrige, har vi dog alle sammen lidt honnet Ambition, vi synes, der burde tages lige saa meget Hensyn til os som til andre. Jeg vil give Dem det Raad, at De hver i sin Kres søger at faa Interessen vakt for vor Sag, vi maa søge at paavirke vore Folkethingsmænd Landet over. Det er jo

trange Tider for Statskassen, alle vil have noget ud af den, ingen vil give noget til den. Jeg skal minde Dem om Vilhelm Bechs bekendte Udtalelse: „Hvorfor skal de ugudelige have al Lammestegen?“ Vi kunde have Anledning til at gøre disse Ord til vore og sige: „Hvorfor skal Landbostanden have al Lammestegen? Jeg er overbevist om, at vore Folkethingsmænd er saa rettænkende, at naar de først faar Øjet op for, at Skibsfartens Krav er berettigede og fornuftige, vil de ogsaa hjælpe os. Loven om Indførselstoldens Nedsættelse til det halve kunde have været ført igennem, hvis der havde været en noget mere velvillig Stemning imod os; jeg tror derfor, vi bør arbejde hen til ved personlig Paavirkning at vække en lille Smule mere Interesse hos Rigsdagsmedlemmerne for vor Sag.

Folkethingsmand Th. Nielsen, Vejle: Jeg vil først nedlægge en Protest mod den sidste Talers Udtalelse om, at Folkethingsmændene ikke var velvillig stemte overfor Rederne. Naar Behandlingen af Konsulatloven i 1896 tog saa lidt Tid, kom det af, at vi alle var enige, hvorimod vi langt fra var enige om Svineavlskonsulenten. Naar den ærede Taler ankede over, at Konsulatloven af 1896 havde paaført Rederne store Udgifter, vil jeg dog bemærke, at Afgifterne blev nedsatte for Sejlskibene. Ganske vist blev de for Dampskibenes Vedkommende hævede fra 50 til 55 Øre, men det var, fordi vi mente, at man derved stillede de to Slags Skibe i det rette Forhold til hinanden, og at Dampskibene ikke skulde have for store Fordele i den Henseende overfor Sejlskibene, der jo har ondt nok ved at klare sig. Som Bevis paa, at der i Virkeligheden er en velvillig Stemning overfor Skibsfarten i Folkethinget, skal jeg nævne, at to Folkethingsmænd af mit Parti forrige Aar har indbragt et Forslag, hvori de har sat Konsulatafgiften ned fra 17 til 10 Øre. Jeg tror at turde sige, at Folkethingsmændene, selv om de er Landborepræsentanter, meget godt véd, at Skibsfarten skal fremme Landbrugsprodukternes rettidige Afsendelse og Frembringelse paa Verdensmarkedet, og at dens Trivsel derfor har den største Betydning for os alle. Jeg haaber derfor ogsaa, der skal blive taget alle de Hensyn til Skibsfarten, som man skylder den.

Havnefoged Møller, Svendborg: Det var med overordentlig stor Tilfredshed, jeg hørte den ærede Formand drage Spørgsmaalet om Søfartskommissionen frem. Allerede for to Aar siden anmodede jeg Bestyrelsen om at virke hen til, at Søfartskommissionen arbejdede med en lille Smule mere Hurtighed end hidtil; allerede den Gang syntes jeg, det gik med Sneglefart. Jeg paadrog mig naturligvis derved „Nationaltidende“s Søfartstidendes Vrede og fik dygtig paa Puklen, fordi jeg vovede sligt. Det glæder mig nu at se, at Bestyrelsen er kommen til den samme Erkendelse af Søfartskommissionens Virksomhed, at den har arbejdet med overordentlig, næsten utilgivelig Sneglefart; vi har i de sidste Aar aldrig hørt et Ord fra den, skønt vi hvert Øjeblik har ventet, at den endelig skulde naa saa vidt, at den kunde gøre Ende paa Forhandlingerne, saa vi kunde faa lidt Begreb om det Resultat, hvortil den var kommen. Da der heller ikke nu er Udsigt til, at den snart vil komme til Ende med sine Overvejelser, vil jeg anse det for rigtigst, at Bestyrelsen søger at fremme de Sager, som den særlig interesserer sig for, uden at tage Hensyn til Kommissionen, og jeg vil derfor foreslaa, at Generalforsamlingen her vedtager en Resolution i saa Henseende. At indgaa med flere Sager til Kommissionen nytter ikke, det vilde blot være at sende dem i Begravelsesudvalg. Jeg vil derfor senere stille Forslag om en Resolution i den af mig angivne Retning.

Formanden, Konsul Rechnitzer: Bestyrelsen vil selvfølgelig tage Stilling til et Forslag til Resolution om Søfartskommissionen saa snart det foreligger.

Dirigenten: Dette Punkt paa Dagsordenen vil altsaa blive Genstand for fortsat Forhandling senere.

Søfolks Ulykkesforsikring.

Skibsreder Torm, Kjøbenhavn: Et Lovforslag om Ulykkesforsikring er under Udarbejdelse i Indenrigsministeriet under Medvirkning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Havnefoged Rasmussen, Nykjøbing M.: Jeg skal fra Forfatteren af Haandbogen bringe en Tak til Dansk Sejlskibsrederi-Forening for det Arbejde, den har udført for ham, og for den Lettelse, den har ydet ham ved Udgivelsen af Bogen. Bogen er, saa vidt mig bekendt, bleven mødt med Anerkendelse rundt omkring, ikke alene hos os, men ogsaa i Norge, hvor man ellers er meget kritisk overfor alt, hvad der kommer fra andre Lande. Kapt. Kusk Jensen har i denne Bog nedlagt et enestaaende Arbejde, som han har udført i sin Fritid.

En Skole for Skibskokke.

Formanden: Bestyrelsen nærer Interesse for den Skole paa Fanø, som ledes af Kaptajn Clausen, men vi tror, at det vil være umuligt til den at knytte en Skole for Skibskokke. Det maa nemlig anses for aldeles nødvendigt, at en saadan Skole har Domicil paa et Sted, hvor der er Afsætning for den Mad, som laves, og i saa Henseende har man ganske naturlig haft sin Opmærksomhed henvendt paa Kjøbenhavn, ogsaa fordi Marineministeriet antagelig vil stille et udrangeret Skib til Disposition for Skolen. Hvorledes man skal komme til at hjælpe Hr. Clausen i hans Virksomhed ovre paa Fanø, er det mig umuligt paa Bestyrelsens Vegne at udtale mig nærmere om i dette Øjeblik; men vi skal ikke forsømme nogen Lejlighed til at yde vor Assistance, naar vi kommer nærmere ind paa den Virksomhed, der skal knyttes dertil. Jeg tror ikke, vi kan komme til noget andet Resultat i Dag.

Kaptajn Clausen, Fanø: Jeg takker Bestyrelsen for, at den vil gøre, hvad den kan, for Skolen derovre, men skal dog sige, at det aldrig har været min Mening egentlig at uddanne Kokke, jeg har blot ønsket at lære dem Begyndelsesgrundene. Der er næppe nogen Steder, der er mere passende end netop Fanø, naar Talen er om at lære praktisk Sømandsskab. Vi har de praktiske Forhold derovre, Strøm, Søgang o. s. v., og vi har en stor Sømandsbefolkning, som saa at sige udelukkende skal leve af Søen. Jeg anser det for nødvendigt for enhver Sømand, selv om han ikke vil være Kok, at han har lidt Idé om Kogning, det kender jeg af egen Erfaring. De, som vil lære at være Kok paa større Skibe, maa gaa til Restauratørerne for at blive uddannede; jeg vil som sagt kun lære dem de første Begyndelsesgrunde. Hvorfor en saadan Skole, som her er Tale om, netop skal ligge i en større By, indser jeg ikke, thi Eleverne kan jo selv spise Maden. De behøver selvfølgelig ikke at lave megen Mad; om man laver Mad til 2 eller 200 er ligegyldigt. Har man lært at lave Mad til 2, vil man ogsaa kunne lave Mad til 200. Jeg tror, at en saadan Skole vilde kunne trives paa Fanø saa godt som paa noget andet Sted.

Formanden: Denne Sag kan ikke ordnes uden Penge, og da Foreningen ikke har betydelige Midler at raade over, maa man se sig om efter Midler andet Steds fra til at sætte de Ting i Gang, som man har for.

For denne Sags Vedkommende stiller det sig saaledes, at Dansk Skibsrestauratør-Forening har hevet sig til Bestyrelsen for Sejlskibsrederi-Foreningen og meddelt, at den nærer megen Interesse for den Plan, der er kommen frem i vor Forening, og at de vil være villige til at støtte den. De vilde kunne give os den første Hjælp, i al Fald til at ordne Sagen. Vi har ført Forhandlinger med denne Forening, og der foreligger nu fra den et fuldstændig udarbejdet Forslag, som den har indsendt til Fællesrepræsentationen, der hos Ministeriet vil søge at faa nogen Støtte. Da Pengespørgsmaalet har en ganske overordentlig Betydning, og da de Folk, der har Pengene, stiller som Betingelse, at Skolen kommer til at ligge paa et Sted, hvor der kan være Lejlighed for Eleverne til at gøre sig bekendt med Reglerne for Indkøb, og hvor der er let Adgang for ubemidlede til at søge Skolen, og hvor der endelig kan være Mulighed for at afsætte den Mad, der laves — for det kan ikke blive Bagateller, der laves, naar Skolen skal have nogen Betydning —, saa tror jeg, at den Vej, vi er gaaet, er den eneste praktiske, naar vi ønsker at naa et Resultat. I Forbindelse hermed skal jeg sige til Kaptajn Clausen, at vi ikke taber hans Skole af Syne; vi véd godt, den kan have Betydning for de unge Mennesker, der gaar til Søs, og vi skal støtte den, naar Lejlighed gives, men jeg tror, det er urigtigt at forlade den Vej, vi her er slaaet ind paa, allerede af Hensyn til Pengene, som vi nu er i Stand til at faa ved at associere os med den omtalte Forening.

Skibsreder Torm: Konsul Rechnitzer mente, at Marineministeriet maaske kunde give os et udrangeret Skib til Brug for denne Skole. Det vil imidlertid ikke kunne ske, de har nemlig intet saadant Skib, men jeg tvivler ikke om, at det med den varme Interesse, Hs. Eksl. Indenrigsministeren nærer for Sømandsstanden, vil lykkes at faa et passende Bidrag fra Staten.

Kaptajn Clausen: Jeg takker Formanden for hans Løfte om at støtte Skolen. Det er ikke store Ting, jeg har forlangt, men det har knebet haardt at faa det. Jeg forstaar ikke, hvorfor der ikke kan ydes Bidrag til denne Skole, ligesom der f. Eks. ydes til „Georg Stage“. Midlerne har været for smaa til at frembringe store Resultater, men alligevel tror jeg, at Skolen har gjort meget godt paa forskellig Maade, og baade Elever og Forældre har da ogsaa udtalt deres Tilfredshed med den. Hvis Staten vilde yde et Bidrag af et Par Tusind Kroner aarlig, vilde vi kunne udrette betydelig mere end hidtil og ogsaa have en lille Smule Udbytte af vort Arbejde.

Vægtgarantien i Østersøhavnene.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Ved Vægtgarantien i Østersøhavnene forstaar man jo, at Kaptajnen er ansvarlig for den Vægt, han indtager i Følge Konnossementet, og han maa derfor betale den eventuelle Forskel. Denne Garanti har i mange Aar hvilet som en trykkende Byrde, i Særdeleshed paa de mindre Skibe, hvoraf en stor Del gaar i Fart paa Østersøhavnene. Afdelingen for mindre Skibe har søgt at faa denne Garanti hævet, men dens Bestræbelser har hidtil været uden Resultat. Paa den sidste Generalforsamling vedtoges det at samle Underskrifter blandt Medlemmerne paa en Forpligtelse til ikke at undertegne paa nogen Vægtgaranti. Denne Forpligtelse skulde træde i Kraft, naar vi kunde faa en lignende fra andre Foreninger, der har Skibe i Fart paa Østersøhavnene. Vi har sat os i Forbindelse med „Vereinigte Seeschiffahrts Versicherungs Gesellschaft“, der omfatter omtrent hele den pommerske Flaade, og ligeledes med „Hannoveranische Schiffahrtsverein“. Begge har været meget villige til at indgaa paa Betingelserne. Sagen er imidlertid kommen saa sent frem, at der ikke endnu i

Aar har kunnet vedtages noget bestemt. Fra Foreningen i Barth har vi modtaget et Brev, hvori man beklager, at der ved en Fejltagelse ikke er gjort noget ved Sagen, men at samtlige Medlemmer iøvrigt gerne er beredte til at bistaa os i den gode Sag og tegne sig fri for Vægt. Det er, skrives der, imidlertid nu for sent at tage Sagen op, da næsten alle Skibe er i Fart, og en Generalforsamling vilde derfor kun samle faa Skibsførere, men skulde vort Forslag ved Skibsfartens Slutning og ogsaa senere blive staaende ved Kraft, vil Sagen blive fremført paa Efteraarsgeneralforsamlingen, og man vil saa gaa sammen med os. Et lignende Tilbud har vi fra „Elb-Schiffahrts-Verein“. Vi har nu her hjemme faaet 364 Underskrifter, d. v. s. den største Del af de mindre Skibe, der gaar i Fart paa Havnene dernede. Disse Underskrifter vil nu blive sendt de tyske Foreninger, og hvis disse da kan faa deres Medlemmer til at gaa ind paa de samme Forpligtelser, vil det blive offentliggjort. Naar vi faar de to tyske Foreninger med foruden den danske, har vi dermed de fleste Skibe, der gaar i Fart, i al Fald paa Königsberg og Stettin. Ligeledes har vi søgt at sætte os i Forbindelse med de svenske Foreninger, men der findes i Sverrig ingen saadanne Foreninger, der ligner vor. I Helsingborg og i Brantevik har de imidlertid nu begyndt at danne Foreninger i Lighed med vor. Det væsentligste vil dog være at faa Tyskerne med.

Toldeftersynet ved Hals.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Jeg skal tillade mig at spørge Bestyrelsen, om der er kommet noget ud af denne Sag.

Formanden: Sagen ligger hos Aalborg Havneudvalg, hvis Formand har forhandlet med Ministeriet om denne Sag; man er derovre klar over, at den hele Foranstaltning er saa forældet, at der maa foretages en Forandring. Alle Toldmænd, som har Kendskab til Forholdene, er enige om, at Eftersynet er ret overflødig, navnlig da der nu kan sejles ind baade ved Dag og ved Nat, saa at det egentlig ikke er muligt at kontrollere Sejlsadsen saaledes som tidligere. Saa vidt jeg kan skønne, vil Sagen blive ordnet tilfredsstillende.

Forsøgningen i Kjøbenhavns Frihavn.

Skibsmægler Nicolaisen: Er der Udsigt til, at denne Sag kan blive fremmet i en nær Fremtid?

Sekretær Drechsel: For nogle Aar siden blev der rettet Henvendelse til det daværende Generaldirektorat for Skattevæsenet om at faa Lettelser indført med Hensyn til Forsøgningen af Skibe i Kjøbenhavns Frihavn, men man stillede sig ret uvillig til det. Nu tænker man at indgaa til Tolldirektoratet med en lignende Henvendelse som den Gang, men det er nødvendigt forinden at føre Forhandlinger med Tolldbestyrelsen i Kjøbenhavns Frihavn for at faa denne Henvendelse affattet saa hensigtsmæssig som muligt og for at andrage Ministeriet om at faa en praktisk Ordning. Man haaber derefter at faa Sagen gennemført.

Dragør Havn.

Skibsmægler Nicolaisen: Spørgsmaalet om en Uddybning og Forbedring af Dragør Havn er kommet frem paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe og egentlig nærmest Bornholmsafdelingen, som særlig ønsker Forholdene forbedrede, saaledes at Havnen kan søges under Isgang og andre vanskelige Forhold.

Sekretær Drechsel: I Overensstemmelse med den til os rettede Henvendelse tilskrev vi Dragør Byforstander-

skab og anmodede det om at besvare følgende 3 Spørgsmaal: 1) Om man paa Grundlag af tidligere foretagne Undersøgelser kunde angive den omtrentlige Bekostning ved Uddybningen af Havnen, saaledes at den kunde blive tilgængelig for mindre Sejlskibe, 2) om man kunde danne sig et nogenlunde paalideligt Skøn over den Trafik, der kunde blive, og 3) om Dragør Kommune kunde bidrage til Udgiften ved en Uddybning og Forbedring. Hertil svarede der, at de tidligere paatænkte Arbejder vilde koste 7,000 Kr., men at man nu rimeligvis maatte gaa til et betydeligt større Beløb. Man kunde ikke danne sig noget Skøn om Trafiken, og man kunde ikke udtale sig om, naar der vilde foreligge en Plan. Efter dette ret utilfredsstillende Svar skrev vi til dem, at hvis vi ikke kunde faa fyldigere Oplysninger før Bestyrelsesmødet i Gaar, kunde der næppe foretages noget i Sagen. Herefter svarede Byforstanderskabet, at man fremdeles ikke kunde give Oplysninger om de to Punkter, men at man ikke var uvillig til at afholde Udgifterne til en Plan med Overslag. Bestyrelsen vedtog saa i sit Møde i Gaar at tilskrive Byforstanderskabet og anmode det om at lade udarbejde en saadan Plan. Naar den foreligger, vil Bestyrelsen saa tage endelig Stilling til Sagen.

Man gik derefter til Punkt 2 paa Dagsordenen:

Forskellige Meddelelser.

Formanden, Konsul Rechnitzer: Bestyrelsen har drøftet den af Skibsreder Torm fremsatte Plan om Samarbejde med udenlandske Rederiforeninger. Den giver denne Plan sin fulde Tilslutning og vil efter Ævne støtte den. Jeg gaar ud fra, at De kender Hovedindholdet af Kaptajn Torms Foredrag for nylig i Kjøbenhavn. Det har været meget interessant, og det har været os en Fornøjelse at blive bekendt dermed, og vi vil støtte Planen saa godt som muligt ved forekommende Lejlighed.

Bestyrelsen har behandlet en Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Øst-Jylland, medundertegnet af Vejle Havneudvalg, om at søge udlagt en Lysbøje for den yderste Ende af Trældenæs Rev og vil, naar Lejlighed dertil frembyder sig, fremme denne Sag. I Forbindelse dermed skal jeg gøre opmærksom paa, hvad der er udtalt i Aarsberetningen om en Sag, der staar noget i Forbindelse hermed, nemlig om en Lystønde paa Bolsaksen. Ministeriet har ikke kunnet imødekomme Ønsket om at faa udlagt en Lystønde der, fordi der ikke kan udstationeres flere Lystønder end dem, der nu forefindes, saa længe der kun have ét Skib, der kan inddrage Lysbøjer ved at tage dem inden Bords. Om der vil blive givet et lignende Svar, naar man nu kommer med en Anmodning om en Lysbøje paa den yderste Ende af Trældenæs Rev, kan jeg ikke sige noget om, men det er jo sandsynligt, at Svaret vil gaa i samme Retning, hvad der er beklageligt.

Bestyrelsen tiltræder ganske den af Nordisk Skibsrederforenings Generalforsamling for nylig vedtagne Resolution imod tvungen Lastelinjes Indførelse i de tre nordiske Riger. Da Spørgsmaalet ikke for Tiden foreligger praktisk her i Danmark, har Bestyrelsen ment ikke endnu at behøve at forelægge det for Generalforsamlingen. Personlig tror jeg, at der ikke vil blive indført en saadan tvungen Lastelinje for de nordiske Riger, da der er saa megen Modstand mod det, og det er vist heller ikke ønskeligt.

Bestyrelsen har behandlet Spørgsmaalet om Erstatningsreglerne, naar Mandskab og Passagerer forulykker ved Paasejling eller Kollision og har sin fulde Opmærksomhed henvendt paa det.

Endelig henleder Bestyrelsen paany Opmærksomheden paa sin i 1899 til Rederne rettede Opfordring om at søge indført i Mønstringsrullen, at kun Familiefor-

sørgere faar de $\frac{2}{3}$ af deres fortjente Hyre udbetalt efterhaanden paa Rejsen, det øvrige Mandskab kun Halvdelen. Det er fremkommen særlig med Henblik paa den oversøiske Fart. Her hjemme i vore Farvande, hvor Rejserne er korte, vil det vanskelig kunne lade sig gøre, og der er heller ikke saa mange Rømningsstilfælde som i Udlandet. Grunden til, at vi har ønsket at henlede Opmærksomheden herpaa, er navnlig, at man særlig ovre paa Fanø er ivrig for at faa det indført i Mønstringsrullen.

Kaptajn Fischer, Vejle: Det vilde være meget heldigt, om vi kunde faa en Lysbøje for Enden af Trældenæs Rev. Selvfølgelig sker der ikke ret ofte Strandinger, men da Revet er en halv dansk Mil langt, kan man ikke se den ene Bøje, der er derude. Hvis vi nu kunde faa en Lysbøje til, er jeg vis paa, at Skibsførerne vilde blive meget glade ved det. Tid er jo Penge, og som Forholdene nu er, sker det ofte, at Skibene forsinkes.

Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for d'Herrer Fischer, Rasmussen og Winther og et nyt Medlem i Stedet for afdøde Agent N. Petersen.

Formanden foreslog at genvælge de tre afgaaende Bestyrelsesmedlemmer og vælge Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal.

Dette Forslag, der støttedes af Havnefoged Møller, vedtoges enstemmigt.

Valg af 2 Revisorer for Aaret 1902.

Formanden foreslog at genvælge de to afgaaende Revisorer, d'Hrr. P. N. Harbye, Fanø, og Sophus Hansen, Thurø. Forslaget vedtoges enstemmigt.

Stedet for Generalforsamlingens Afholdelse i 1903.

Formanden: Det havde været Bestyrelsens oprindelige Plan at foreslaa, at næste Møde skulde holdes i Nykjøbing paa Mors, idet vi saa vilde have været næsten alle de Steder, hvor vi har Medlemmer. Der er imidlertid i Bestyrelsen i Gaar fremsat et Forslag, som vi mente at burde akceptere, nemlig at holde Mødet i Forbindelse med det 5. nordiske Søfartsmøde i Kjøbenhavn, i hvilken en Del af vore Medlemmer ønsker at deltage. Vi maa derfor bede Nykjøbing om at vente med vort Besøg til 1904. Vort Aarsmøde kan saa til næste Aar holdes en eller to Dage før det nordiske Søfartsmøde. Vi er i Bestyrelsen blevne enige om, at dette vistnok vilde tjene Medlemmerne bedst, og jeg foreslaar altsaa paa Bestyrelsens Vegne, at Generalforsamlingen for 1903 holdes i Kjøbenhavn.

Dette Forslag vedtoges.

Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om Ændring af Sølovens § 84 eller om Overenskomst med Mandskabet om, at det paa dansk Plads skal forblive ved Skibet, til dette er udlosset.

Havnefoged Møller, Svendborg: Sølovens § 84 fastsætter, at Mandskabet skal blive ved Skibet, til dette er udlosset, men ikke over 7 Dage. Naar nu Skibet kommer med Last til en Havn, vil det ofte have en Lossetid, der strækker sig ud over de 7 Dage, idet der undertiden kan ligge en Søndag imellem, saaledes at det kan komme til at mangle en Dag af den i Loven fastsatte Tid for Mandskabets Tilbageholdelse. Dette har i mange Tilfælde vanskeliggjort Forholdene i vore Havne, og det har paaført Rederierne meget betydelige Omkostninger; thi selvfølgelig vil ingen Arbejdere, naar Mandskabet har losset den største Del af Ladningen,

gaa f. Eks. i en Kullast for at losse nogle faa Tønder ud paa den sidste Dag, og i mange Smaahavne er det, naar der ligger større Skibe, aldeles umuligt at faa tilstrækkeligt fremmed Mandskab til Losningen, og der er derfor ofte gaaet 2—3 Dage, før man har været i Stand til at skaffe tilstrækkeligt Mandskab. Vi har derfor anset det for rettest at søge at faa § 84 i Søløven saaledes forandret, at Mandskabet dog i det mindste skulde blive ved Skibene, indtil de var udlosede. Vi indser godt Vanskeligheden ved at faa en saadan enkelt Paragraf i Søløven forandret, og vi var vis paa, at hvis vi indgav et saadant Forslag til Søfarts-Kommissionen, vilde det blive liggende der og ikke komme videre, i det mindste i en Række af Aar. Vi har derfor søgt hjemme i Svendborg at hjælpe os paa en anden Maade, idet vi har faaet Mandskabet til at underskrive en særlig Kontrakt ved Mønstringen, gaaende ud paa, at det skulde blive ved Skibet, til det var udlosset. Forhyringsautoriteterne hjemme stillede sig paa en Maade vellivilligt overfor Sagen, men nærede i Begyndelsen stor Betænkelse ved at indføre en saadan Overenskomst i Skibsbemandingslisten, hvorimod de var villige til at oprette en særlig Forhyringskontrakt foruden den almindelige, hvori det bestemtes, at Mandskabet skulde blive, til Skibet var udlosset. Imidlertid indgik Forhyringsautoriteterne paa at indføre en Bestemmelse derom i Listen i den Rubrik, som egentlig er bestemt til saadanne Overenskomster, og man har haft fuldkommen tilfredsstillende Resultater deraf. Der er en Skibsreder, som har haft det Tilfælde, at man i Kjøbenhavn har gjort Indsigelse imod en saadan Klausul i Bemandingslisten, men efter nogen Betænkningstid fra Autoriteternes Side indrømmede man dog, at det var fuldstændig lovligt. Hvorvidt en Forandring af Søløvens § 84 vil være nødvendig, kan jeg ikke sige, og jeg ved derfor ikke, om det er heldigt at vedtage nogen Resolution i saa Henseende i Dag.

Skibsmægler Hansen, Thurø: Paa Mønstringskontraktet i Kjøbenhavn nægtede man, som Hr. Møller oplyste, straks ved første Fremlæggelse af Bemandingslisten at anerkende en saadan Tilføjelse deri; men da Kaptajnen ikke skulde ommønstre samme Dag, søgte de imidlertid Oplysninger, og Dagen efter fik Kaptajnen det Svar, at det var i Overensstemmelse med Søløven, og at man havde Lov til at gøre en saadan Tilføjelse til Mønstringskontrakten. Ved at tage denne Forholdsregel, sikrer man sig altsaa imod, at Mandskabet gaar, før Skibet er udlosset, i Henhold til Søløvens § 84.

Formanden: Jeg er ganske enig i, at det vilde være vanskeligt at faa en Ændring i Søløvens § 84. Bestyrelsen har hos Mønstringsautoriteterne i Kjøbenhavn indhentet Oplysninger om, hvad der kunde gøres i denne Sag, og man er ganske enig i, at der ikke vilde være noget til Hinder for i selve Bemandingslisten at indføre en Bestemmelse i den omhandlede Retning. Noget lignende finder Sted ved Paamønstringen af svenske og norske Skibe. Under det Konsulat, jeg repræsenterer, forefalder det meget ofte. Man har der ofte en særlig Hyrekontrakt, i hvilken man indfører denne og lignende Bestemmelser, som afviger fra vedkommende Paragraf i Søløven. Vi er altsaa ganske klare over, at det maa kunne lade sig gøre paa den Maade, og dermed maa vistnok alle Parter være tilfredse, da det sikkert vilde være meget vanskeligt at faa gennemført en saadan enkelt Ændring i Søløven, paa Grund af, at den er fælles for hele Skandinavien. Men vi er altsaa naaet til et Resultat ved de Erklæringer, vi har fra Mønstringsautoriteterne i Kjøbenhavn, og naar d'Hrr. kan faa de lokale Mønstringsbestyrere til at godkende denne Fremgangsmaade, tror jeg, vi er over det døde Punkt.

Skibsreder Torm: Jeg har paa den nordiske Rederiforenings Møde i Kristiania taget Ordet for det, der her foreslaas, og det kommer utvivlsomt ogsaa; men, som jeg før udtalte, vil det muligvis nok være noget længe. Jeg mener, at man foreløbig maa være tilfreds, hvis vi kunde faa Mønstringsautoriteterne til at gaa ind paa at tilføje det paa Bemandingslisterne. Vi har jo Ting, der afviger meget mere fra Søløven, f. Eks. vedrørende Afskedigelser. Vi har et helt Tillæg af en hel Række Bestemmelser, der er opført paa Bemandingslisterne, og kan man faa Mandskabet til at mønstre paa de Betingelser, forekommer det mig, at vi foreløbig godt kan lade os nøje dermed.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Jeg er fuldstændig enig i, at det er meget uheldigt, at Mandskabet saaledes kan gaa sin Vej, før Losningen er tilendebragt. Det fordyrer ofte Arbejdet i meget betydelig Grad. Nu kan vi jo altsaa komme over det ved den Tilføjelse, som vore Mønstringsbestyrere her hjemme er à jour med. Derimod er Forholdene vanskeligere ude omkring ved Konsulaterne. Vi har haft flere Tilfælde, hvor Konsulaterne har sagt: Vi tør ikke paaføre Listen andet end hvad der staar i Søløven. Det vilde derfor være heldigt, om der udsendtes en Meddelselse til Konsulaterne om, at en saadan Tilføjelse er lovlig, og at slige Overenskomster maa respekteres.

Kaptajn P. H. Clausen, Fanø: Ogsaa jeg mener, at det vilde være meget ønskeligt, at Konsulaterne paa oversøiske Pladser blev underrettede om, at slige Tilføjelser er lovlige. Nogle Konsuler, f. Eks. Konsulen i Hamburg, gør ingen Indvendinger derimod; andre Steder retter man sig derimod udelukkende efter Søløven. Det vilde derfor være meget heldigt for vor oversøiske Fart, om det lod sig gøre paa udenlandske Pladser at faa slige Tilføjelser til Bemandingslisten.

Formanden: Bestyrelsen vedtog i Gaar at søge Ministeriet for at faa at vide, om man ogsaa der maatte være enig i, at det kan ske paa den Maade, der nu er omtalt. For saa vidt det maatte være Tilfældet, vilde man saa opfordre til Udsendelse af en saadan Meddelelse, som er omtalt af de to sidste Talere, saaledes at der kunde være fuld Overensstemmelse, naar Skibene paa udenlandske Pladser skal mønstre.

Skibsreder Torm: Naar Konsulaterne nægter at godkende en saadan Tilføjelse, overskrider de efter min Mening deres Kompetance. Der staar udtrykkelig i Søløven: „Hvis intet andet maatte være vedtaget“. Naar det ikke er noget, der kommer i Konflikt med Straffeløven, tror jeg ikke, at Konsulaterne kan modsætte sig en saadan Tilføjelse.

Havnefoged Møller: For os, der har de mindre Skibe, har det ogsaa i en anden Henseende nogen Betydning. Mønstringsautoriteterne vil aldrig vægre sig ved at oprette en særskilt Kontrakt ved Siden af Bemandingslisten, men for dette skal der betales et Par Kroner, og de mindre Skibe, som mønstres saa ofte, vil saare nødig betale disse. Derfor er det Spørgsmaal kommen op, om det ikke kan lade sig gøre at indføre en saadan Overenskomst paa selve Bemandingslisten. Grunden til, at Sagen er kommen frem, er altsaa ogsaa for at slippe for den Betaling, som maa erlægges for en almindelig Forhyringskontrakt eller en anden Kontrakt.

Dirigenten, Overretssagfører Knudsen: Jeg fastslaar som Resultat af Diskussionen, at Generalforsamlingen billigere de af Bestyrelsen paa dette Punkt tagne og paatænkte Skridt, altsaa navnlig en Henvendelse til Ministeriet angaaende denne Sag. Der behøves sikkert

ikke at foretages nogen Afstemning. Resultatet fremgaar jo tilstrækkelig tydeligt af Diskussionen.

Hs. Excl. Indenrigsminister Enevold Sørensen var imidlertid kommen til Støde, og Formanden, Konsul Rechnitzer, rettede en Tak til ham for hans Nærværelse ved Generalforsamlingen. (Forsamlingen rejser sig.)

Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om, hvorvidt det ikke vil være rigtigt, at Beregningen af den Tonsafgift, som de i Foreningen indtegnede Skibe har at udrede til denne, fra den 1. Januar 1903 foregaar efter Register-Tons under Maalingsdækket i Stedet for efter Netto Register-Tons.

Havnefoged Møller: D'Hrr., som har deltaget i tidligere Forhandlinger her i Foreningen, vil maaske trække paa Smilebaandet ved dette Forslag. Man har jo tillagt os Prædikamentet „knebnø Hunde“; men Forslaget her gaar netop ud paa en forøget Udgift til Foreningen, saa man kan dog ikke sige, at det er paa Grund af Kniberi, det er fremkommet. Det er mere, fordi det forvolder baade Hovedforeningens Kasserer og de forskellige Kredses Kasserere stort Bryderi, da der foregaar stadige Forandringer i Tonnagen, og det er umuligt med nogenlunde Orden at kunne føre et Regnskab, hvor Forholdene er saa lidt stabile. Der eksisterer egentlig nu tre Maal for et Skib: der er Brutto Tonnagen, Register-Tons under Maalingsdækket og Netto Register-Tons. For alligevel at være lidt sparsommelige, har vi ikke villet vælge Brutto Tons, som vilde give lidt mere Indtægt til Foreningen, men har valgt Register-Tons under Maalingsdækket. Det ligger midt imellem Netto Tons og Brutto Tons, og da det er indført i ethvert Skibs Maalebrev, er det altid let at bestemme, og det er et Maal, som ikke forandres, om ogsaa Register-Tonnagen veksler. Jeg foreslaar altsaa, at Generalforsamlingen vedtager, at vi for Fremtiden betaler vore Afgifter til Foreningen efter Register-Tons under Maalingsdækket. Det vilde for et Skib paa f. Eks. 130—140 Tons dreje sig om en 25—30 Øre, og det vilde altsaa ikke have nogen Betydning for det enkelte Skib, men det vilde alligevel blive en Støtte for Foreningen, og det vilde være en stor Hjælp for dem, der staar for Inkassationen af Afgifterne.

Formanden: Jeg skal paa Bestyrelsens Vegne sige, at vi er ganske enige med Kredsstyrelsen for Fyen i, at det vilde være heldigt at foretage en Forandring med Hensyn til Beregningen, fordi Skibene nu ommaales saa ofte, og det har Vanskeligheder for de Folk, som skal besørge Inkassationen af Gebyrerne, at der er saadanne idelige Forandringer. Det spiller jo ikke nogen større Rolle i økonomisk Henseende, og da det er et praktisk Hensyn, tror jeg, vi let kan blive enige om at tiltræde det foreliggende Forslag.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: For de mindre Skibes Vedkommende maa jeg dog forbeholde mig at høre Afdelingens Mening først, da Spørgsmaalet ikke har været drøftet. Afdelingen tæller c. 500 Medlemmer med c. 15,000 Tons, og for de smaa Skibe vilde det blive et meget betydeligt Tillæg, fordi Smaaskibene har hele deres Afdrag under Dækket, og de vil for en stor Del komme til at betale af deres Brutto Tonnage. Det vil som sagt blive et temmelig betydeligt Tillæg. (Formanden: Ikke betydeligt!) Det vil blive deres Brutto-Tonnage. (Formanden: Ja, under Maalingsdækket!)

Skibsbygger Jørgensen, Thurø: Det kan ikke blive saa meget. De fleste Skibe har Ruf og Halvdæk, og Forskellen bliver ikke saa stor. Selv om den mindre Afdeling ikke vil gaa med dertil, kan vi for vort Vedkommende meget godt gøre det, for det er dog to særskilte Regnskaber.

Kaptajn Clausen, Fanø: For Fanøs Vedkommende vilde det være lige saa godt at holde paa det bestaaende. Vi har 5 Øre pr. Register-Ton af vore Skibe, som vi tager til forskelligt Brug, f. Eks. til at dække vort

Kontingent til Sejlskibsrederi-Foreningen. Jeg kan derfor ikke stemme for Forslaget.

Skibsreder N. I. Ohlsen, Marstal: For de mindre Skibe vil det blive betydeligt; de kommer til næsten fuldstændig at tage det efter Brutto Tonnagen.

Havnefoged Møller: Jeg tror ikke, at Forholdet for de smaa Skibes Vedkommende er saa galt, som det blev fremstillet, og jeg kan ikke se, at der er nogen Grund til at være i Opposition derimod.

Skibsbygger Jensen, Svendborg: Baade for mindre og større Skibe vil Forholdet blive omtrent det samme, idet der nemlig fradrages c. en Tredjedel. Taleren paaviste dette ved flere Eksempler.

Kaptajn Clausen: Jeg henstiller, at vi ser Tiden an. Det kan jo ikke være mange Aar, før det bliver ensartet over det hele, det er kun et Tidsspørgsmaal, saa jeg synes ikke, der er nogen Grund til at lave Forandringer for de Par Aar, der er tilbage.

Dirigenten: Forinden vi gaar videre, skal jeg oplyse, at dette Punkt paa Dagsordenen ikke kan være Genstand for en Afstemning; der kan kun være Tale om at føle Stemningen paa Generalforsamlingen, og det vil derfor formentlig være hensigtsmæssigt, at Forhandlingen ikke bliver alt for vidt svævende, men at Generalforsamlingen enten henstiller til Bestyrelsen, at der arbejdes hen til, at Gebyrerne beregnes efter Register-Tons under Maalingsdækket, eller at det forbliver ved det gamle. Formanden anmoder mig om at henstille til Forsamlingen, om den ikke maatte finde Anledning til at opfordre de forskellige Kredsstyrelser til at undersøge Stemningen og indhente Betænkning derover. Sagen kunde saa blive Genstand for Forhandling paa næste Aarsmøde.

Dette Forslag tiltraadtes.

(Fortsættes.)

I Anledning af Generalforsamlingen var Skoleskibet „Georg Stage“, ført af Kaptajn Saabye, ankommet til Vejle, for at Deltagerne i Sejlskibsrederi-Foreningens Møde under en Sejlur paa Fjorden kunde faa Lejlighed til at se Elevernes Øvelser. Paa Grund af Vejrforholdene maatte desværre denne Tur opgives. I Stedet for udførte Eleverne en Række Øvelser, medens Skibet laa i Havnen, og der var blandt de Besøgende kun én Mening om, at der i Løbet af den korte Tid, Skibet har været ude i Aar, var naaet overordentlig smukke Resultater med Hensyn til Elevernes Uddannelse i praktisk Sømandsskab. Forhaabentlig vil dette Besøg om Bord i Skoleskibet have til Følge, at et betydeligt større Antal af dettes Elever fremtidig anbringes i danske Sejlskibe. — Under Øvelserne indtraf et beklageligt Uheld, idet en af Eleverne styrtede ned fra Rigningen og slog Hovedet saa slemt, at Hjernen beskadigedes; han bragtes til Sygehuset, og forhaabentlig vil Faldet ikke faa alvorlige Følger for ham.

Om Aftenen afholdtes en Middag paa Hotel Royal, i hvilken deltog en Del Indbudne, bl. hvilke bemærkedes Indenrigsminister Enevold Sørensen, Folkethingsmand Th. Nielsen, Borgmester Madsen, Toldforvalter Martensen og Officererne fra „Georg Stage“. Ved Middagen holdtes Taler for Konge og Fædreland, for Indenrigsministeren og for Rigsdagen; for Foreningen talte Ministeren. Der fulgte derefter en lang Række Taler under ypperlig Stemning.

Minimums Lastelinjen.

(Forsinket af Mangel paa Plads.)

For et Aar siden blev Lord Muskerrys Minimums Lastelinjelov forkastet af det engelske Overhus med 66 Stemmer imod 32. Den 6. Maj i Aar blev den underkastet en ny Behandling i Overhuset, og Forslaget

blev nu kun taget tilbage, for at man nærmere kunde lade Sagen undersøge af et Udvalg.

Under Forhandlingerne fremkom der forskellige Udtalelser for og imod Forslaget. Følgende Uddrag af nogle af de vigtigste Taleres Bemærkninger har mest Interesse.

Lord Muskerry udtalte, at selv om man fra anden Side mente, at Loven ikke var nødvendig, havde han dog sidste Gang, Loven var fremme, givet Eksempler paa, at 10 Skibe med deres Besætninger — ialt 165 Menneskeliv — var gaaet tabt. Board af Trades Undersøgelser konstaterede, at disse Skibe var gaaet til Søs med utilstrækkelig Ballast, altsaa i usødygtig Tilstand. Et overlastet Skib var henset hertil altid under Kommando, men det for let ballastede Skib maatte betragtes som ikke værende under Kommando; i mange Tilfælde kunde det ikke klare en Læger fra sig, naar det blot blæste en nogenlunde stærk Kuling. I 1900 tilsatte 165 Mennesker og i Aaret 1901 150 Mennesker Livet i de Skibe, som Lloyd angav som savnede, og siden den Tid havde 200 Mennesker tilsat Livet i disse Skibe. Nogle Redere er imod Loven, fordi fremmede Skibe ikke en Gang har Maksimums Lastelinje, og mener, at fremmede derved har en Fordel over de engelske, men dette er ikke rigtigt, thi mange fremmede Skibe har netop Maksimums Lastelinje, fordi deres Assurandører fordrer det. Baade i Tyskland og Norge er det nu taget under alvorlig Overvejelse at faa Lovbestemmelser om Lastelinjer ligesom for engelske Skibe. Board of Trade modsætter sig jo Loven, men maaske har dets Medlemmer aldrig været til Søs med et let ballastet Skib i haardt Vejr, og derfor kan de ikke saa let sætte sig ind i den Fare, der er ved at sejle med saadanne Fartøjer. Loven støttes derimod af Skibsførere, Styrmand, Sømænd, Maskinfolk og Fyrbødere samt Assurandører og Ekspertes. Han anbefalede af denne Grund Lovens Overgang til anden Behandling.

Jarlen af Wemyss vilde have Sagen mere belyst og debatteret, inden den gik videre, thi Redere, der repræsenterede $\frac{9}{10}$ af de forenede Kongerigers samlede Register-Tonnage, var imod Loven, og man maatte tillige huske, at Board of Trade allerede nu havde Magt til at skride ind mod for let ballastede Skibe. Sidste Aars Ulykkestilfælde repræsenterede kun $\frac{1}{2}$ pCt. af den samlede Tonnage, og det vilde efter hans Mening være uretfærdigt at underkaste $99\frac{1}{2}$ pCt. strenge Lovbestemmelser, fordi $\frac{1}{2}$ pCt. havde forsyndet sig. Hvis Loven endelig skulde frem, burde den komme fra Regeringen og ikke ved privat Initiativ.

Lord Norton paastod, at Faren ved for let ballastede Skibe var lige saa stor som ved de dybt ballastede, og alle maatte vel indrømme, at selv om den nu gældende Lov indeholdt strenge Bestemmelser, havde Maksimums Lastelinjen dog frelst Tusinder af Mennesker, og paa samme Maade, mente han, vilde Minimums Lastelinjen forhindre Tab af Menneskeliv.

Lord Stanmore anførte derefter, at det forekom ham, at Redernes Indvendinger mod Loven var akkurat de samme, som de i sin Tid fremkom med mod Mr. Plimsoll, og dog vilde vistnok Enhver nu indrømme, at Plimsolls Lastelinje havde gjort overordentlig megen Nytte.

Lord Inverclyde syntes, at Forslagets Forsvarere gik alt for vidt i deres Udtalelser; der var ingen Redere, som ønskede, at deres Skibe skulde lide Havari, det uheldigste, der kunde hændes, var netop at have et Skib drivende omkring med knækket Aksel, og alle Redere vilde gerne gaa med til at træffe saadanne Forholdsregler, hvorved man mere end nu vilde blive sikret mod Akselbrud. Rederne var heller ikke mod det foreliggende Forslags Principer, men ønskede Sagen bragt frem gennem Board of Trade og ikke fra en enkelt Side, og Sagen burde vel ogsaa først behandles indgaaende i en Kommission.

Jarlen af Dudley holdt ogsaa paa, før Loven

gik til videre Behandling, at nedsætte en Kommission, hvori sagkyndige kunde udtale sig; og det samme var ogsaa Tilfældet den Gang, Maksimums Lastelinjen blev vedtaget. Denne Kommission kunde saa tillige foreslaa, hvor Linjen skulde anbringes, thi det var anført fra kompetent Side, at det vilde blive meget vanskeligt at fastsætte en Minimums Lastelinje, passende for alle Skibe. Man havde tillige udtalt, at saa mange Skibe gik til Søs med utilstrækkelig Ballast og forliste af denne Grund, men Beviserne manglede. For de Skibe, som forsvandt sporløst, tilskrev man uden videre den utilstrækkelige Ballast Skylden, men det var umuligt at hævde, at det virkelig havde været Grunden, i det mindste ikke den eneste Grund. Heller ikke syntes han, at Mr. Plimsolls Anskuelser om Maksimums Lastelinjen kunde anvendes herrpaa; Forholdene var jo nu anderledes; den Gang risikerede netop den daarligste Klasse Redere deres Søfolks Liv ved for dybt lastede Skibe, fordi Ekstra-Ladningen indbragte saa god Fortjeneste, dette Forhold var derimod ikke til Stede ved Minimums Lastelinjen, og ingen Redere vilde sende deres Skibe til Søs i usødygtig Tilstand, da man jo intet kunde vinde derved. Overlastning rummede jo ogsaa en større Fare for Folkene, som kunde blive skyllede over Bord i høj Sø. Nu og da blev maaske en eller anden Skibsfører fristet til at gaa til Søs i fint Vejr uden tilstrækkelig Ballast, for at spare Tid, der vilde medgaa til at tage den ekstra Ballast ind, men det hændte meget sjældent. Han paaviste endvidere, at der fra 1892 til 1900 kun var 20 Tilfælde, hvor der var Tale om Mangel paa Ballast, og kun i Halvdelen af Tilfældene blev det bevist, at der virkelig havde været for lidt Ballast om Bord. Fra 1900 og til nu indtraf 12 Tilfælde og i 5 af disse (2 Dampere og 3 Sejlskibe) blev det bevist, at Skibene havde for lidt Ballast. Altsaa fandtes ialt 32 Tilfælde i 10 Aar, og kun i 15 Tilfælde kunde Fejlen bevises. Sagen havde næppe saa stor Betydning, at der var Grund til at regulere den ved Lov, i det mindste ikke før den havde været for i en Kommission til nærmere Drøftelse. Han anførte derefter „Shipping Gazette“s Udtalelser om Dampere Monadnock, der er forsynet med usædvanlig store Vandballast-Tanke, for at faa Skibet til at ligge paa en passende Vandlinje. Følgelig gaar Skibet aldrig med for lidt Ballast. Tankene, som tillige kan bruges til Lastrum, er saa store, at de sammen med den dobbelte Bund kan rumme 3,500 Tons Vandballast, altsaa mere end tilstrækkelig for et Skib paa 7,500 Tons. Tankene koster 1 £ pr. Ton, men disse Penge betaler sig dog tilsidst ved den Tid, man sparer i Havn, og for det andet ogsaa ved den forøgede Sikkerhed, som Tankene byder. Ethvert Rederi maa være interesseret i at indføre denne Forbedring i sine Skibe. — Jarlen af Dudley udtalte endvidere, at det ikke var praktisk at give Regler for egne Skibe, naar fremmede Skibe ikke skulde være samme Regler underkastede, hvilket de kun var, naar de indtog Ladning i engelske Havne. Board of Trade har tillige nu lovlig Ret til at tilbageholde for lidt ballastede Skibe, men det var ikke altid saa let at sige, naar Skibet af denne Grund var usikkert, og om der var for lidt Ballast om Bord. Forøvrigt syntes han, der var Stemning for yderligere at behandle dette Spørgsmaal, hvorfor ogsaa han anbefalede at henvise Sagen til en Kommission.

Dette vedtoges derefter.

Fragtmarkedet.

Siden vore sidste Meddelelser er der desværre ikke indtraadt den ringeste Bedring i Fragtmarkedet, hvis Tilstand for prompt Tonnage gennemgaaende er saa elendig som omtrent tænkes kan. Ordre er knappe og

Raterne næsten overalt af en saadan Beskaffenhed, at naar Regnskabet for Rundreisen er gjort op, vil der i de fleste Tilfælde opstaa et Facit, der viser Tab og som for nogle Dampers Vedkommende maa tælles i hundredevis af Kroner, for andre i tusindevis, medens kun enkelte heldige kan glæde sig ved at have en lille Fortjeneste i Behold. Støder der med de nu gangbare Fragter et eller andet Uheld til, eller noget uforudset Ophold enten ved Land eller i Form af en lang Rejse, kan en Fragt, som paa Papiret vilde give Overskud, uhyre let komme til at resultere i Tab i Stedet for. Det bedste Marked i Øjeblikket turde nok være Østersøen, selv om det ikke er saa fast, som det var for et Par Ugers Tid siden, og det er heller ikke alle Skibe, som besejler Østersøen, der faar Fortjeneste ud af det. Amerika og Østen er usle, og skønt Sortehavet har fragtet livligt for Juli Lastning, er Raterne dog utilfredsstillende. Saavel i sidst nævnte Distrikter som i Amerika venter man en god Høst, men der slutes ikke meget pr. Efteraaret, da Befragternes og Redernes Meninger om Tonnagens Værdi divergerer for meget. For Kul er der fragtet overordentlig livligt i den forløbne Uge, men det skyldes mere en Ophobning af en stor Mængde fragtsøgende Tonnage lige efter de engelske „holidays“, end et effektivt bedre Begær fra Befragternes Side.

Det østlige Marked har meget lidt at byde paa. For prompt Tonnage noteres fra Bombay nominelt 9/6 à 10/ til udsøgt Havn, og fra Kurrachee er sidst betalt 12/ pr. Juli/August. Risfragter findes ikke, og Sukkerfragterne fra Java er igen lavere, idet 21/ til Staterne nu er det højst opnaelige, medens der for kort Tid siden betaltes 23/. Kulfragterne fra Calcutta er uforandrede paa Basis af 3¹/₂ Rupees til Singapore.

Sortehavet og Azoff har fragtet ret livligt, navnlig pr. Juli/August, hvorimod Forretningerne pr. Efteraaret viser mindre Liv. Fra Odessa er for Juli Dampere 6/6 à 7/ „on the berth“ det yderst opnaelige til udsøgt Havn, hvorimod „handy“ Tonnage slutes til 7/9 à 8/3 L. H. A. R. Fra Nicolaieff er der pr. 25. August/10. September sluttet til 10/3 „any“, 10/9 Hamburg, 11/6 Bergen/Kjøbenhavn. Sulina er meget aktiv og betaler omkring 7/6 pr. Juli til udsøgt Havn, hvorimod der paa N. C. med Lethed betinges 8/3 à 8/9, 6 d. mere for Hamburg. Fra Azoff betales pr. August 11/ à 11/3 N. C. for passende Baade, hvorimod større Dampere nødsages til at tage mindre. Donauen er næsten ganske forretningsløs. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn kan faas 11/ à 11/3 pr. Ton for August Lastning.

Middelhavet er ret fast for Juli Lastning og viser en hel Del Liv. Som sædvanlig fragtes der mest for Erts, og passende Dampere er efterspurgt. Der betales med „free despatch“ 7/6 Charthagen/Maryport (500 à 600 Tons daglig Lastning og Losning), 7/9 à 8/ Huelva/Antwerpen, 10/ Baltimore eller Philadelphia, 6/ Garrucha/West Hartlepool, 7/7¹/₂ Porman/Maryport. For Fosfat noteres 8/6 Sfax/London, 9/6 Rendsborg, 6/6 Bona/Birkenhead, 6/9 Glasgow, og for Esparto 13/ fra Tunis Kysten til Glasgow, samme Rate fra Bona til Leith eller Boness, 14/ Aguila/Aberdeen. Fra Marseille noteres 13/ à 14/ pr. Ton Oljekager til Danmark og fra St. Raphael 7/ pr. Ton Bauxite til Rotterdam. Ertsraterne fra Bilbao er højere som følger: 4/3 Cardiff, 4/4¹/₂ à 4/6 Swansea, 5/ Middlesbro, 6/ Maryport, 4/9 Tyne Dock, 6/9 Workington.

Amerika viser ingen Bedring, og det har sine store Vanskeligheder at finde acceptabel Beskæftigelse for prompte Baade. Fra Golfen slutes kun lidt, og det er hovedsagelig for Tømmer, der betales 75/ à 82/6 til en eller to Lossehavne pr. Juli/August. Der er saaledes sluttet til 82/6 Mobile/Bordeaux og 80/ Pensacola/Antwerpen eller Bremen. Pr. Efteraaret fragtes kun lidt; paa Netto Charter er sluttet et Par Baade til U. K. eller Kont., 11/3 én, 11/6 to Havne pr. Oktober. For Bomuld fra Golfen er der næsten intet Begær, men fra Savannah

kan faas 30/ à 31/3 til Liverpool, Havre eller Bremen pr. Oktober. Kul og Kornfragter fattes fremdeles. Træfragterne fra Kanada er stadig lave; 30/ accepteres fra St. John, og er der endvidere sluttet til 36/3 Montreal/Cardiff pr. Juli, 37/6 Miramichi/Englands Vestkyst pr. August/September.

La Plata Markedet er igen lavere, og fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. betales pr. Juli nu kun 12/ imod 14/ for et Par Uger siden, medens der for Buenos Ayres Lastning højst faas 9/ à 10/. For Quebracho fra Colastine er sidst betalt 16/ til Antwerpen, og der noteres 17/6 à 18/ til Riga.

Østersøen er paa Grund af rigeligt Udbud af Tonnage lidt flovere for prompte Terminer. Pr. Efteraaret finder der saa godt som ingen Befragtninger Sted. Fra St. Petersburg er 1/0³/₄ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam det højst opnaelige for Juli Afskibning, og betinges endvidere 1/1¹/₂ d. til Brake eller Hamburg, 1/2¹/₄ d. Antwerpen eller Dunkirk. Der noteres fra Kronstadt 18/6 D/B. til Grangemouth, 20/ London, Hff. 12 til Rotterdam eller Amsterdam. Riga slutter til 20/ D/B. Grimsby eller Hull, Frs. 26/27 Antwerpen eller Dunkirk, Frs. 29 Rouen, 6/ Sleepers til Grangemouth, 6/3 à 6/6 til Holland, 7/ Manchester eller Liverpool. Reval er blottet for Ordre; Libau er meget stille og noterer 9/3/4 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 20/ D/B. for Smaadampere til Kulhavn paa Englands Østkyst. Fra Botten er bl. a. sidst betalt 22/6 Kotka/Grimsby, 21/ Hudiksvall/Tyne, 23/6 Nedercalix/Hull, 21/ Søderhamn/Aberdeen, alt for D/B. og Partladning Boards. For Smaadampere fra Sydfinland til Danmark kan faas Rm. 21/23 for Brædder. Erts fra Oxelø Sund til Rotterdam eller Emden giver 4/ pr. Ton.

Kulfragterne er næsten overalt lavere siden sidst, da der har været overordentlig megen fragtsøgende Tonnage efter de engelske Helligdage. De sidst betalte Rater fra Tynen er 3/9 Kronstadt, 4/ Libau, 3/9 Svine-münde, 3/6 Hamburg, 5/3 Genua, 6/ Piræus. Fra Forthet faas 4/4¹/₂ Aalborg, 4/3 Helsingør, 4/4¹/₂ Bergen, 4/3 Kiel, 3/9 Kronstadt, 4/3 Riga eller Libau, 5/3 Algiers, 5/9 Genua, 7/ Venedig. Cardiff betaler 4/3 Kronstadt, 4/4¹/₂ Kjøbenhavn, 4/ Hamburg, 5/6 Genua, 6/3 Venedig, 6/6 Madeira, 5/9 Alexandria, 5/3 Port Said, 12/ Rio de Janeiro.

Nautisk Literatur.

Under Overskrift „Maanetabellen“ har vi modtaget følgende Indlæg, som vi har ment ikke at burde offentliggøre forinden ovenstaaende Anmeldelse var fremkommen her i Bladet.

Man ser i disse Dage det Særsyn, at der her hjemme med kun faa Dages Mellemrum fremkommer 2 Lærebøger i Navigation, en af Navigationsdirektøren, Hr. Kommandør I. A. D. Jensen, og en af den tidligere Bestyrer af Kjøbenhavns Navigationsskole, Hr. C. G. F. Schwartz. Den førstes er et nyt Værk, medens Hr. Schwartz's er en omarbejdet og forøget 3dje Udgave af en tidligere udkommen Bog af samme. Naar Hr. Kommandør Jensen saaledes har ment det nødvendigt at udgive en ny Lærebog, maa han, der som den, der staar i Spidsen for Landets Navigationsvæsen, vel bedre end nogen anden véd, hvad der tiltrænges, sikkert have vægtige Grunde.

Hver af de to Bøger ledsages af en Tabelsamling, og Hr. Schwartz udvikler nu i et langt Forord, hvorfor og hvorledes en deri medtaget Tabel til Rettelse af Maanens Underrands maalte Højde til Centrums centrale Højde er fremkommen og beregnet. Hr. Schwartz skri-

ver at han allerede ved Forberedelsen af 2den Udgave, som udkom 1892, havde paatænkt at medtage en saadan Maanetabel, men at han først 1896 kunde faa Tid til at fremme Arbejdet; de Størrelser, som skulde benyttes, maatte kendes til Decimaler af Sekunds Nøjagtighed, „og dette Materiale forelaa, saa vidt mig bekendt, ikke“, skriver Hr. Schwartz, „det maatte altsaa først skabes.“ Derefter følger en længere Forklaring om de forskellige trigonometriske Formler, der er benyttede. Denne Hr. Schwartz's omhyggelige og detaillerede Forklaring af Maanetabellen forekommer mig og sikkert mange andre aldeles uforstaaelig; man skulde næsten tro, det var noget nyt, der forelaa, thi ellers kunde Hr. Schwartz jo lige saa godt have forklaret sine andre Tabeller. Maanetabellen er imidlertid ikke noget nyt. Som bekendt udgav d'Hrr. Tuxen fra Svendborg Navigationsskole allerede i 1893 en saadan Tabel, og Materialet forelaa altsaa og behøvede ikke at skabes.

Det forekommer mig derfor urigtigt og mærkeligt, naar Hr. Schwartz i sin meget omhyggelige Omtale af Maanetabellen ikke med et Ord omtaler, at en saadan allerede for ca. 10 Aar siden er udgivet. Hr. Schwartz' Udtalelser om den store Nøjagtighed, til hvilken han skulde kende de forskellige Størrelser, lader formode, at han mener, Tuxens Tabel ikke er nøjagtig nok; men hertil skal bemærkes, at den er fuldt ud nøjagtig nok til enhver Observation, som kan anstilles til Søs, og den har endog den Fordel fremfor Hr. Schwartz's, at den direkte kan anvendes saavel paa Over- som Underrands maalte Højde, medens Hr. Schwartz's først ved Anvendelse af Maanens Diameter bliver anvendelig, naar Overranden er maalt, hvilket ved Maanen jo sker lige saa hyppigt, som at Underranden maales.

Det er selvfølgelig ikke min Mening hermed paa nogen Maade at ville drage i Tvivl, at Hr. Schwartz selv har faaet Ideen til denne Tabel; men dem, der først har bragt Ideen frem, og hvem Æren for at have skaffet Navigatøren denne udmærkede Lettelse, tilkommer, er d'Hrr. Tuxen i Svendborg, ikke Hr. Schwartz. Hvis Hr. Schwartz ikke var fremkommen med sin udførlige Forklaring af Maanetabellen, skulde jeg aldrig have fremdraget Sagen; men jeg synes, det er kun Ret, baade mod d'Hrr. Tuxen og Schwartz, at ingen Fejltagelser eller Misforstaaelser i den Henseende finder Sted. X.

Vi maa indrømme, at vi for vort Vedkommende ikke finder noget mærkeligt i, at to Forfattere vel omtrent samtidig har optaget den samme Tanke og derefter har realiseret den paa hver sit selvstændige Grundlag. Naar Hr. Schwartz i sit Forord gør Rede for sine Grunde til først at medtage Maanetabellen i den nylig udkomne Udgave af Tabelsamlingen, synes vi, at Sagen dermed maa være i Orden. Selve „Ideen“ til denne Tabel er utvivlsomt langt ældre, end Hr. X mener, idet den sikkert paatrænger sig enhver blot nogenlunde vel begavet Styrmandselev, der — efter at have rettet Solhøjder og Fiksstjernehøjder ved tilsvarende Tabeller — faar forelagt en Maanehøjde. Red.

Svensk Aarspas.

Vi har modtaget følgende:

I dette Blads No. 25 af 19. ds. findes en Artikel af Hr. C. Andersen om de svenske Aarspas. Den fremtræder jo nok som en Advarsel, men jeg mener, at den ogsaa kan opfattes som en Bebrejdelse mod det svenske Toldvæsen.

Et Aarspas er en god Ting, siger Hr. Andersen, og det er det ubetinget, men det gaar med disse Aarspas som med saa meget, der er godt: naar det bliver misbrugt, bliver det let en daarlig Ting eller en Uting.

Hvorledes skulde det svenske Toldvæsen kunne kontrollere, om et Fartøj, der efter Skibets Papirer

kommer indenrigs fra, ikke i Virkeligheden kommer fra Udlandet, eller i al Fald har været i Forbindelse med Udlandet, hvis det ikke for Skibsføreren var en streng Pligt at anmelde det ved behørig Mærkrulle. Hvis man f. Eks. kommer fra Bornholm og skal til anden Plads i Danmark, men paa Grund af daarligt Vejr og Modvind søger Havn i Ystad eller Trelleborg og undlader at melde vort Toldvæsen, at vi kommer fra en svensk Havn, og vi har toldpligtigt Gods om Bord, tror Hr. Andersen da ikke, at vi bliver mulkteret. Eller hvis man f. Eks. kommer fra Danzig eller Königsberg og er bestemt til en anden tysk Havn, men paa Grund af Storm og Modvind søger Ly under Bornholm og faar Forbindelse med Land, ifalder man da ikke Straf i den tyske Havn? Det tror jeg sikkert, man gør. Aarspasset skal være en Lettelse for Toldvæsenet, men det bliver jo det modsatte, naar det ikke bliver overholdt.

At Vedkommende blev idømt Lovens mindste Bøde, viser jo, at det svenske Toldvæsen ikke er gaet strengt til Værks.

Det passer næppe, at vi, som Hr. Andersen siger, skal holde os i svensk Farvand. Krydser vi f. Eks. Øresund op, f. Eks. paa Rejse fra Malmø til Gøteborg, kan vi vistnok godt staa den danske Kyst saa nær, som det passer os, uden at det svenske Toldvæsen, naar vi ankommer til Lossepladsen, nogensinde vil ofre en Tanke paa det, om det vidste det.

Kjøbenhavn, d. 26. Juni 1902.

Fr. Nielsen,
„Nordlyset“.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Maj Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 9 amerikanske, 10 britiske, 1 chilensk, 3 danske, 2 hollandske, 5 franske, 2 tyske, 1 græsk, 13 italienske, 1 mexikansk, 9 norske, 1 portugisisk, 7 russiske, 3 spanske, 8 svenske, ialt 75; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 østrigsk, 1 belgisk, 14 britiske, 2 danske, 3 tyske, 1 japansk, 3 norske, 4 russiske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 32. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 24, Kollision 1, Ild 12, sunkne 4, forladte 1, Kondemnation 28, borteblevne 5; for Dampskibene: Stranding 10, Kollision 5, Ild 2, sunkne 1, forladt 1, Kondemnation 9, borteblevne 4.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibsbygmester Chr. Andersens Værft paa Frederiksøen ved Svendborg løb d. 1. Juli en nybygget 3m. Skonnert af Stablen. Skibet fik Navnet Nanna og maaler 189,07 Brutto Tons, 159,30 Netto Tons. Dets korresponderende Reder er Byskriver, Justitsraad Knudsen, Skibsfører H. J. Baage bliver dets Fører.

Under Overskriften Ingen Stagnation skriver „Æro Avis“: Siden 1. April er der gaaet 14 ny Skibe i Fart, som er hjemmehørende i Marstal, maalende c. 2, 700 Brutto Tons og repræsenterende en Kapital af c. 700,000 Kr. 2 ny Skibe paa c. 210 og 240 Brutto Tons, ogsaa hjemmehørende i Marstal, vil i den nærmeste Tid blive sat i Vandet, medens 6 Nybygninger er paa begyndte paa herværende Skibsværfter. Der mangler blot Bestilling paa et nyt Skib til, saa er alle Værfter besatte igen. — Fra Ærøskjøbing er et Skib paa 247 Brutto Tons gaaet i Fart og et lignende er bestilt.

Fra Odense Skibsværft er en ny 3m. Skonnert løbet af Stablen. Den maaler 207 Tons Brutto og fik Navnet Rise. Skibet er bygget til et Rederi i Marstal med Hr. Hans Petersen som korresponderende Reder.

Ved Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau, Charles Hvilson, er det Kaptajn M. Nissen i Kjøbenhavn tilhørende og af ham førte Barkskip Waterfox blevet solgt til Sverrig. Skibet, der ligger i London, hvor det har losset fra Trinidad, er af Køberen overtaget der.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Methil 1. Juli, ank. til Kronstadt 7. Juli. — Frode, Wisberg, afg. fra Åbo 26. Juni, ank. til St. Nazaire 4. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 2. Juli, ank. til Vasa 6. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rahja 26. Juni, ank. til Rouen 5. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra Dunkerque 8. Juli, bestemt til Kbhvn. — Skjold, Schmidt, afg. fra New-castle 4. Juli best. til Riga. — Knud II, Hansen, afgik fra Gamle Karleby 27. Juni, ank. til Rouen 4. Juli. — Ragnar, Holst, afgik fra Kronstadt 29. Juli, ankom til Rahja 2. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 8. Juli, bestemt til Stettin. — Dan, Tofte, afgik fra Tynen 27. ankom til Libau 30. Juni. Magnus, Jørgensen, afgik fra Lübeck 4. Juli, ank. til Riga 6. Juli. — Danmark, Kraemer, afgik fra Sunderland 3. Juli, best. til Kronstadt. — Olaf, Petersen, afgik fra Jakobsstad 5. Juli, best. til Dunkerque. — Svend II, Risø, afg. fra Helsingfors 5. Juli, ankom til Lovisa 5. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Mezane 26. Juni. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Rotterdam 6. Juli. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 2. Juli. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afg. fra Rotterdam 5. Juli, best. til Blyth. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Råfö 28. Juni, bestemt til London. — Russ, Rasmussen, ank. til Pugwash 28. Juni. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Kapsta-den 20. Juni, best. til St. Vincent f. O.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Archangel 2. Juli. — Niobe, Schmidt, ankom til Hudiksvall 4. Juli. — Nancy, Nielsen, ankom til London 7. Juli. — Nautik, Meinertz, afgik fra Sunderland 4. Juli, best. til Stugsund. Nordseen, Gram, afgik fra Sevilla 6. Juli, ankom til Malaga 7. Juli. — Nexos, Sørensen, ank. til Kotka 6. Juli. — Nora, Jørgensen, ank. til Trångsund 28. Juni. — Neptun, Winther, ankom til Methil 7. Juli. — Nerma, Nielsen, ankom til Randers 5. Juli. — Alfa, Nørby, afg. fra Tynen 8. Juli, ankom til Sunderland 8. Juli.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Methil 6. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Skutskär 8. Juli. — Kamma, Løffler, ankom til Ghent 2. Juli. — Martha, Jørgensen, afg. fra Ljusne 5. Juli. — Elna, Møller, afg. fra St. Petersborg 6. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Sundsvall 8. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Archangel 3. Juli, best. til Antwerpen. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Archangel 4. Juli, best. til Sharpness. — Dana, Nielsen, ank. til Lissabon 6. Juli. — Ophelia, Vilhelmsen, afgik fra Kem (Hvidehavet) 8. Juli, bestemt til Antwerpen.

Nordseen. Nordland, Petersen, ank. til Kbhvn. 7. Juli. — Holland, Lund, afgik fra Hernösand 4. Juli. — Eng-land, Andresen, afg. fra Yxpila 5. Juli. — Rusland, Møller, ank. til Libau 7. Juli. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kopmansholm 7. Juli.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Montevideo 26. Juni. — Ekliptika, Callesen, ankom til Blyth 7. Juli. — Venus, Jørgensen, afg. fra New Orleans 20. Juni. — Mars, Nielsen, ank. til Holbæk 3. Juli.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Rotterdam 5. Juli.

Dania. Dagny, Lorentzen, er ankommen til Bilbao — Mary, Nielsen ank. til Swansea 6. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Ghent 7. Juli, bestemt til Burntisland. — Fyen, Hansen, afgik fra Leith 3. Juli, ank. til Burntisland 3. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Dordrecht 4. Juli, ank. til Sunderland 5. Juli. — Russia, Hansen, afg. fra Delfzyl 3. Juli, ankom til Burntisland 5. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 3. Juli best. til Rotterdam. — Normannia, Erichsen, afgik fra Riga 2. Juli, best. til Dunkerque.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afg. fra Kronstadt 5. Juli, ankom til Luleå 8. Juli. — Patria, Lund, afgik fra Riga 6.

Juli, best. til Rouen. — Gratia, Skov, afg. fra Blyth 3. Juli, ankom til Swinemünde 6. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Rotterdam 5. Juli, ank. til Wearmouth 6. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Swine-münde 1. Juli, ank. til Riga 4. Juli. — Caledonia, Fisker afg. fra Riga 5. Juli, best. til Dordrecht.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ankom til New-castle 6. Juli. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Ri-pola 3. Juli. — Flynderborg, v. Deurs, afg. fra Jacob-stad 6. Juli, best. til Rouen. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra St. Petersborg 1. Juli, best. til Ghent. — Frede-riksborg, Jørgensen, afgik fra Cardiff 5. Juli, best. til Cronstadt. — Jømsborg, Kühl, afg. fra Blyth 8. Juli best. til Cronstadt. — Kronborg, Eriksen, afg. fra St. Vincent 14 Juni, best. til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 6. Juli. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Blyth 5. Juli, best. til Cronstadt. — Søborg, Fischer, ankom til West Hartlepool 4. Juli. Uranienborg, Schmidt, afgik fra Blyth 5. Juli, best. til Cronstadt. — Stjerneborg, Lund-green, ankom til Newport 5. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Stugsund 8. Juli. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 8. Juli, best. til Rouen. — Marselisborg, Ander-sen, afgik fra Algier 5. Juli, best. til Hamburg. — Silke-borg, Pedersen, afg. fra Blyth 2. Juli, best. til Cronstadt. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 4. Juli, bestemt til Middelhavet. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Cardiff 23. Juni. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Kbhvn. 8. Juli, best. til Finland.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afg. fra Kbhvn. 5. Juli, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ank. til Kbhvn. 7. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Antwerpen 30. Juni. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kiel 7. Juli. — Agnete, Jensen, afg. fra Kbhvn. 8. Juli, best. til Windau. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 8. Juli, best. til Kiel. — Alice, Hansen, ank. til Li-bau 7. Juli. — Ajax, Brorson, ankom til Kiel 5. Juli. — Bornholm, Petersen, ank. til Fredericia 5. Juli. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 5. Juli. — Rønne, Hintze, ank. til Königsberg 7. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 5. Juli, best. til Hartlepool. — Thorvaldsen, Predbjørn, ank. til Rotter-dam 8. Juli. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 7. Juli. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 5. Juli, best. til Dunkerque. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Helge, Matthiessen, ankom til Honfleurs 3. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Port Arthur 29. Juni. — Boribat, Madsen, ankom til Singapore 12. Juni. — Anamba, Cortsen, afgik fra Port Said 7. Juli.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ankom til Jacobstad 8. Juli. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Frederikshavn 1. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Råfö 7. Juli. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Gl. Karleby 8. Juli. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Umeå 7. Juli. — Hans Tausen, Klaat-borg, afgik fra Luleå 3. Juli. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Rotterdam 6. Juli.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Port Soller 2. Juli.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kronstadt 5. Juli. — London, Bom, ankom til Aarhus 6. Juli. — Paris, Niel-sen, ankom til Kbhvn. 7. Juli.

Æra. Energi, Nielsen, ank. 6. Juli til Kallundborg. — Erindring, Hansen, ankom 6. Juli til Kotka.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Torneå 5. Juli. — Clara, Jensen, ankom til Kaskö 7. Juli. — Kai, Thomsen, ank. til Hudikswall 8. Juli.

Ægir. Erik, Steen, afg. fra Kiel 9. Juli, best. til Riga. — Svend, Bønnelycke, ankom til Frederikshavn 6. Juli.

Sejlskibe.

Æra. Karen, Bager, ankom 1. Juli til Riga. — Han-signer, Clausen, ankom 30. Juni paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kronstadt. — Sofie, Lauritzen, ankom 29. Juni til Gøteborg — Ellen, Lauritzen, ankom 2. Juli til Himango. — Kiana, Christensen, afgik 27. Juni fra Ørnkjølvik til L'Orient. — Sejerskransen passerede 28. Juni Dungeness for vest-gaende. — Hekla, Jørgensen, ankom 1. Juli til Sundsvall. — Diana, Hansen, ankom 2. Juli til Brest. — Alf, Rasmus-sen, ankom 3. Juli til Port Louis. — Veritas, Staugaard, ankom 30. Juni til Sundsvall. — Agnes, Henriksen, afgik 1. Juli fra Kjøbenhavn til Faxø. — Marie, Weber, ankom 2. Juli til Sundsvall. — Astræa pass. Dungeness 1. Juli for

østg. — Baltic, Christensen, afgik 3. Juli fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Thekla, Fabricius, ankom 4. Juli til North-Shields. — Catrine, Christensen, ankom 2. Juli til Kjøbenhavn. — Nielsine, Christensen, ankom 2. Juli til Kjøbenhavn. — Kirstine, Kroman, ankom 2. Juli til Kjøbenhavn. — Sigrid, Petersen, ankom til Neu-Foundland. — Ellen, Hansen, ankom 4. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ankom 4. Juli til Kjøbenhavn. — Henriette, Holm, ankom 15. Juni til Trinidad fra St. Thomas. — Hildur, Andersen, ankom 3. Juli til Dysart. — Atlantic, Rasmussen, ankom 4. Juli til Barbados. — M. Hay, Petersen, ank. 7. Juli til North Shields. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. 6. Juli til Leith. — Zephyr, Hansen, ankom 7. Juli til Falmouth f. O. fra Maracaibo. — Hans, Hansen, afgik 4. Juli fra Kjøbenhavn til Skive. — Juliane, Petersen, afgik 5. Juli fra Kjøbenhavn til Halmstad. — Activ, Madsen, ank. 5. Juli til Kjøbenhavn. — Emmanuel, Schmidt, afgik 4. Juli fra Kjøbenhavn til Hobro. — Fredshaabet, Pedersen, afgik 4. Juli fra Kjøbenhavn til Halmstad. — Maren Christensen, ankom 6. Juli til Torneå.

Svendborg. Activ, Mouritsen, ankom til Åbo 1. Juli. — Roska, Petersen, ankom til Gefle 30. Juni. — Freier, Christensen, ank. til Fowey 30. Juni. — Ludvig, Larsen, ankom til St. Petersburg 1. Juli. — Carl Mørk Mortensen, ankom til Swinemünde 1. Juli. — Vega, Rasmussen, ankom til Charlestown 2. Juli. — Rasmus, Nielsen, ankom til Dysart 3. Juli. — Mine, Møller, ankom til Umeå 2. Juli. — Clytia, Nielsen, ankom til Bologne 4. Juli. — Peter Jørgensen, ankom til Augustenborg 4. Juli. — Fortuna, Christiansen, ankom til Fleetwood 3. Juli. — Ariel, Nielsen, ankom til Uleåborg 4. Juli. — Christine, Nielsen, ankom til Frederikstad 4. Juli. — Minerva, Fuglsang, ankom til Riga 6. Juli. — Emanuel, Bentzen, ankom til Shoreham 6. Juli. — Jens, Thure, ankom til Bervik 7. Juli. — Jørgen, Jørgensen, ankom til Blyth 7. Juli. — Vera, Jensen, ankom til Archangel 7. Juli. — Hanne, Jørgensen, ank. til Riga 7. Juli. — Frits Emil, Rasmussen, ankom til Neder Calix 5. Juli.

Fans. Nordby. Amete, Nielsen, prajet 4. Juli paa 2° N. 31° W. fra Corinto til Falmouth. — Mærdor, Mørck, ankom til New York 23. Juni fra Santos, færdig at afgaa 3. Juli til Rio Grande. — Tercera, Pedersen, ankom til Rotterdam 24. Juni fra Pisagua. — Lenita, Clausen, ank. til Reunion 20. Juni fra Marseille. — Prinsesse Marie, Clausen, afgik fra Elben 30. Juni til Fremantle, passeret Dover 3. Juli. — Havila, Holm, ankom til Port Natal 2. Juli fra Liverpool. — Doris Brodersen, Hansen prajet 13. Juni paa 8° N. 28° W. fra Timaru til London.

Rønne. Ane Catrine, Møller, ankom til Karrebæksminde 30. Juni. — Prøven, Bidstrup, ankom til Sundsvall 2. Juli. — Coureer, Jakobsen, ank. til Helsingør 4. Juli. — Nestved, Larsen, ankom til Kjøbenhavn 3. Juli. — Erik, Sonne, ank. til Alexandrowska 3. Juli. — Bornholm, Jensen, ank. til St. Petersburg 4. Juli. — Castor, Clausen, ankom til Pillau 5. Juli. — John Hintze, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 5. Juli.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 4. Juli til Kjædeby paa Langeland fra Hamburg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Læssø-NV.-Rev. Det røde, faste Fyr paa Læssø-NV.-Rev er et Linsefyr af 5te Orden. Synsvidden og Lys- evnen er 8 Kml.

Farvandet S. for Fyen. Rudkjøbing-Løb. I Rudkjøbing-Løb, S. for Rudkjøbing Havn, anbringes hvide Lanterner paa følgende Prikker: Risprikken i Drejet ud for Teglværket, den tredie Risprisk S. fra, den første Halmprisk S. fra og Risprikken med 2 Koste paa SØ.-Kant af Stryne Landgrund. Brændetid: Marts, April og August—Oktober.

Paa Sø er anbragt to Dagmærker, som holdte overet i S. t. V. 1/2 V. lede fri af den N.-lige Prik ved Navers-Grund og ind til den gravede Rende.

S. for Rudkjøbing Havn er ved Stranden anbragt to Dagmærker med Diamant, som holdte overet i Ø. lede til Drejet i Løbet ved tredie Risprisk S. fra.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Rusland. Kronstadt Red. I Sommeren 1902 foretages Uddybning paa Kronstadt Red i Løbet, gennem hvilket Nikolajev Ledefyr lede. Arbejdet begyndes paa N.-Siden af Ledelinien, saa Skibene maa benytte den Del af Løbet, der ligger S. for Ledelinien. Uddybningsmaskinens Plads afmærkes med Bøjer med blaa Flag.

Tyskland. Pillau. Fyret paa Yderenden af Pillau N.-Mole er forhejet. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 9 1/2 Kml.

Stolpe Bank. Paa Stolpe Bank ere nogle af Tenderne, der benyttes ved Opmaalingen, flyttede.

Kattegat og Skagerrak.

Vrag i Skagerrak. Tre Afdelinger af en Flydedok er den 28de Juni 1902 køntret c. 20 Kml. fra Langesund, ud for Jomfruland. De flyde med Bunden opad og ere farlige for Skibsfarten.

Norge. Nesodden. Nesodden Fyrlampe viser, fra den bliver tændt den 15de Juli, Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt i Sejlløbene, rødt over Ildjernsflu, grønt over Gaasungerne, rødt fra fri S. om Gaasøen gennem V. til fri Ø. om Fornebolandet, rødt over Tangeflu, grønt fra fri N. om Nesskjærgrund til Lysgrønsen, fri N. om Langøerne.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Frøjen V. Værø Ø. Ø. for Værø er fundet to Boer med 5 Fod Vand. 61° 45' 3" N. Br. 4° 50' 5" Ø. Lgd. og 61° 45' 10" N. Br. 4° 50' 15" Ø. Lgd.

Dyrø. I Dyrø Fyrlampe udvides den røde Lysvinkel mod N. til fri N. om Smaaskjærene ved Risø, uden for Indløbet til Stangelandseidet.

Tyskland. Jade. I Heppenser Farvandet er Vandstandsmaaleren borttagen.

Holland. Zeegat van Terschelling. NO.-Gat. I NO.-Gat har der dannet sig en Plade mellem Spidstønde Nr. 2 og Spidstønde Nr. 3 med Ballon. Denne er derfor flyttet SØ. hen i 19 Fod Vand. 53° 24' 10" N. Br. 5° 7' 23" Ø. Lgd. I NO.-Gat er der nu igen 12 Fod Vand.

Boomkendsiep. I Boomkendsiep er Vraget af Damperen „Carl“, der laa omtrent midt i Farvandet mellem Spidstønde Nr. 7 og Stumptønde Nr. 6 med Kryds, borttaget og Afmærkningen inddragen.

Zuiderzee. Enkhuizen—Marken. En Tjalk er sunken i 12 Fod Vand i Linien mellem Enkhuizen og Marken. 52° 34' 20" N. Br. 5° 13' 6" Ø. Lgd. Vraget er afmærket som sædvanligt.

Zeegat van Texel. Helsdeur. I Helsdeur er midlertidig udlagt en sort Lystønde, mærket „Mijl“, i 20 Fv. Vand paa 52° 58' 16" N. Br. 4° 44' 38" Ø. Lgd., og en lignende Lystønde i 18 Fv. Vand paa 52° 58' 6" N. Br. 4° 43' 44" Ø. Lgd.

Zeegat van Vliissingen. Oostgat. En Lodskutter er sunken i Oostgat VNV. fra Westkapele Fyr og SV. 1/2 S. fra Westkapele Dige Fyr, c. 1/4 Kml. fra Kysten. Fra Vraget, hvis Mast er 14 Fod over Vandet, vises de sædvanlige Signaler for Vrag.

Nordlige Atlanterhav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Harbor. Governors Island. Omtrent den 28de Juni 1902 forandres Taagesignalet ved Governors Island Pølefyr. Sirenen giver da hver 15 Sekunder Et-Stød af 3 S. Varighed. Stationen er paa Castle Williams, Governors Island NV.-Ende paa S.-Siden af det S.-lige Indløb til East River.

Delaware Bay. Den røde Spirtønde ved S.-E nden af den nye Tilflugtshavn i Delaware Bay er inddragen.

Miah Maul Shoal. Den vandret stribede Spirtønde, som laa i 20 Fod Vand, 1 1/4 Kml. SØ. for Miah Maul Shoal, ved Vraget af Skonnerten „Lida Fowler“, er inddragen. Vraget er borttaget.

Virginia. Newport News. I Newport News gives Tidssignal med Kugle hver Hverdag paa Taget af Bygningen paa Hjørnet af Twenty Seventh Street og Washinton Avenue. Kuglen hejses Kl. 11 T. 55 M. Fm. og falder Kl. 12 paa 75° V. Lgd. eller Kl. 5 Greenwich Middeltid. Gives Signalet ikke nøjagtigt, hejses Kuglen straks igen og nedføres langsomt 5 Minutter efter Kl. 12.

Norfolk. I Norfolk gives Tidssignalet med Kugle hver Hverdag fra Taget af Citizens Bank Bygning Nr. 191—195 Main Street. Kuglen hejses Kl. 11 T. 55 M. Fm. og falder Kl. 12 paa 75° V. Lgd. eller Kl. 5 Greenwich Middeltid. Gives Signalet ikke nøjagtigt, hejses Kuglen igen og nedføres langsomt 5 Minutter efter Kl. 12.

South Carolina. Charleston Harbor. Cumming Point. Ved Indløbet til Charleston Harbor er tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar i 1 Fod Vand paa V-Siden af Morris-Island N.-Ende, 1/2 Kml. SSV. for Cumming Point og 2 Kml. N. 8° Ø. fra Charleston Fyr. Flammens Højde: 14 Fod. Rød, trekantet Baake. 32° 43' 42" N. Br. 79° 52' 34" V. Lgd.

Bagfyret staar i 3 Fod Vand, c. 6 Kbl. N. 85° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 41 Fod. Sort, firkantet Baake. Holdte overet lede de over Barren fra Søen til Ø-Enden af Main Channel, mellem Dæmningerne ind i Charleston Harbor.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Rhone. Grau de Roustan S. S. for Grau de Roustan er Dybden aftagen. Med over 10 Fods Dybgaende bør man ikke komme N. for Linien Vigie de Méjean overet med Kap Couronne Fyrtaarn.

Italien. Neapel. Det hvide Blinkfyrt paa Molen Angioino, N. for Indløbet til Orlogshavnen i Neapel, viser midlertidigt fast Fyr.

Rusland. Eupatoria. Eupatoria Fyrtaarn er atter opført. Det er et hvidt, rundt Taarn af samme Højde som det gamle. Fyret, der uforandret er et hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 1 Minut, afvekslende rødt og hvidt, er flyttet til det nye Taarn fra den midlertidige Baake.

Yalta. De to hvide, faste Fyr lodret for hinanden, som vistes fra et Fartøj ved Yderenden af Molen, som er under Bygning ved Yalta, ere flyttede til Molens Yderende. Flammens Højde: 18 Fod for det øverste Fyr. Fyrene flyttes ud ad, efterhaanden som Arbejdet skrider frem. Man maa ikke komme Molens Yderende nærmere end 50 Alen.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Ostindisk Arkipelag. Banka Stræde. En Damper er stødt paa et Vrag, muligvis af Damperen „Berandan“, i det N.-lige Indløb til Banka-Stræde, fra Øen Joe i S. 70° V. og fra Katjangan i S. 53° V. 1° 20' 0" S. Br. 105° 5' 30" Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Deli Rivier. Paloh Noenang. Det hvide, faste Fyr ved Sammenløbet af Belawan og Paloh Noenang er anbragt paa en Jernbaake. Flammens Højde: 44 Fod. Det lyser fra Ø. over den sorte Tænde Nr. 7 og videre indad. 3° 47' 50" N. Br. 98° 41' 10" Ø. Lgd.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigt og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindere for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindere for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øget, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Theobald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Juli 1902.

Dampskibe Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89 1/2	90 1/2
Danmark		67 1/2	68 1/4
Norden		96 1/4	96 3/4
Kjøbenhavn	84 1/4—84	84	84 1/4
Carl		40	41
Dannebrog		82 1/2	83
Skjold		53	54
Urania		36	37
Union		89	90
Dampsk. af 1896		84	84 3/4
Østasiatiske	99 3/4—100	99 1/2	99 3/4
Østersøen		98	100
Nordøen		38	43
Torm		—	—
Vesterhavet		99	102
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		79	84
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100 1/2	101 1/2
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		99 1/4	99 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		88 3/4	89
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90 1/2	91
4% — — — 2. Serie ..	96 1/4	96	96 1/4
4% — — — 1. — ..		98 3/2	99
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		91	91 1/4
4% — — — 7 —	96 1/4	96 1/4	96 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —		90 1/4	92
Aktier.			
Nationalbank		145 1/4	146
Privatbank	120—119 3/4	119 3/4	120
Landmandsbank	117 3/4	117 1/2	118
Handelsbank		120	121
Grundejerbank		105 3/4	107 1/2
Burm. & Wain		78 1/2	79 1/2
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.		105 3/4	106
Bryggeri Aktier	107 1/4—1 1/2	107 1/4	107 1/2

Vekselkurser d. 8. Juli 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Juli 1902.

Russiske Noter	216.05
4% Russiske Consols	—
3 1/10% — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.75
5% Rumænske Stats	96.60
4% — — — 1890	83.50

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

„Norden“ 2,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 6,000, „Østasiatiske“ 54,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12 1/2 Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbansespor langs den nordre Kaj.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampner. 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. Jærnbansespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinge for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Spe-diterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	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 Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 50 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoerer, Kraner, hurtige, morederne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 #, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besorges hovedsagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12 $\frac{1}{2}$ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12 $\frac{1}{2}$ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2 $\frac{1}{2}$ & 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 & 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 & 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besorges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 & 4 $\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33 % mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besorges af Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods. Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks- højden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning sørges 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd- siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibsmæglere, Speditører m. fl. PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 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“

SØBORG & BENTHIN,
Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Christensen & Svensen.
Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.
Telegrams: CHRISTENSEN.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,
Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

HOLM & WONSILD,
Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.
Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.
Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Last-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømissie fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.
Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

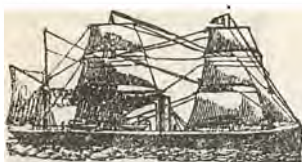
P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.
Kemisk Tøjrensning.
Hurtigste Ekspedition.
30, Hauserplads 30.
L. Petersen.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Skibsfører.

En dygtig, velanbefalet Kaptajn eller Styrmand
kan straks faa Førerplads paa en ca. 2,000 Tons Dam-
per. Aktietegning 25,000 Kroner. Billet, mrk.:
„Skibsfører“, modtager dette Blads Kontor.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.

L. M. Lund.

Dampspil til Salg.

Et Dampspil (opretstaaende), 2½ Tons Løfteævne, brugt,
men i fuldstændig Orden og saa godt som nyt, billig til Salg
ved Henvendelse til Skibshandelen, Ny Toldbodgade 35. K.

Lanterner med Certifikat, Havnefyrr

leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

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.)

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det enes-
te Middel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget hønhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Skibsbygger

Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herres Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemester,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

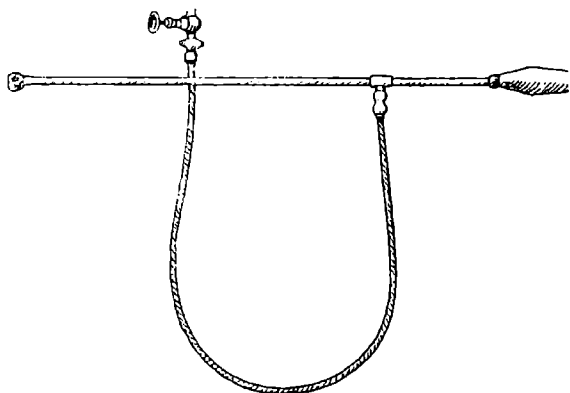
hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Ustandsellig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejrs-gang over hele Verden,

fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.



R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjerneskort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tillges Boghandel.

Patent-Formbrød.

Dette Rugbrød egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.
Faas overalt.

Stengades Brødfabrikker, Stengade 6 & 8. N.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith
Cronstadt“.

Skibsklarings- og Bøefragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

J. CHR. PETERSENS PAPIRHADEL,

St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.

Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

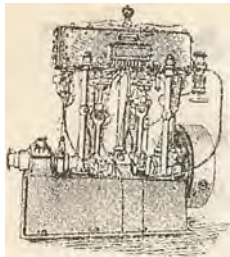
Videreførhandlere Rabat.

P. Bonnesen,

Skibsbygmester i Aalborg,
anbefaler sig med Nybygninger af saavel større som mindre Træskibe til billigste Priser.

Reparation udføres omhyggeligt.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre
med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer.
Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres,
lige om alle Slags Metallegninger.
Ærbødigt
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, **er bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

LANDMANDSBANKEN

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

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Fortsættes.) — Minimums Lastelinjen. — Fragtmar- kedet. — Nautisk Literatur. — Svensk Aarspas. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibs- efterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Københavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, København“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

H. Steensen

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

De Smithske Jærnstøberier og Maskinværksteder,

Aalborg. Telef. 96 og 276,

udføre Maskin-, Kedel- og Skibsreparationer hurtigt og sag- kyndigt.

Indehaver de største Værksteder for denne Art Arbejde her paa Pladsen.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste .

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 29.

Kjøbenhavn, Torsdag den 17. Juli 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. D. BEAUVAIS'
anerkendte
SKIBSPROVIANT
saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER
anbefales
ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

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

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

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.
Faas overalt.
Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialiteter: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehalesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søn, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



R. u. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsengade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Babcock & Wilcox

Land- og Rørkedler
Marine og Overhedere
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgtc, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
København, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Sluttet.)

Skrivelse fra Kredsetyrelsen for Fyen om de internationale Regler for Lanterneføring i Sejl- og Dampskibe og om den af Indenrigsministeriet under 13. Marts 1902 udstedte Bekendtgørelse herom samt Skrivelse fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge ansat Besigtelsesmænd for Lanterner i enkelte større danske Havne.

Skibsmægler Hansen, Thurø: Det foreliggende Spørgsmaals Fremkomst er en naturlig Følge af Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 13. Marts d. A., idet den i sit Indhold paa Lanternevæsnets Omraade afviger endogsaa ret betydeligt fra de internationale Regler hos andre Nationer og specielt den engelske. Titlen lyder saaledes: „Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lydsignalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe“, hvilken Titel formentlig er tydelig nok. I Indledningen hedder det: „Under Henvisning til den under 22. Januar 1897 udgaaede allerhøjeste Anordning angaaende internationale Søvejs-Reglers Anvendelse af danske Skibe finder Indenrigsministeriet sig foranlediget til herved at bringe til almindelig Kundskab, at de i denne Anordnings Artikler indeholdte Bestemmelser om Førelsen af Skibsllys ikke kunne anses overholdte, med mindre de dertil anvendte Lanterners Beskaffenhed og Anbringelse fyldestgør de nedenfor angivne Fordringer, der i alt væsentligt ere overensstemmende med de Regler, som indeholdes i Instruktionerne for det britiske Handelsministeriums Skibsinspektører (Board of Trade Surveyors), hvilke ere bemyndigede til at besigtige ogsaa fremmede Skibes Lanterner“. Dette kan næppe forstaas paa anden Maade, end at det er et Paabud om, at saaledes skal det være. Jeg skal nu med Forbigaaelse af de mellemliggende Anordninger gaa over til sidste Stykke i samme Bekendtgørelse, der lyder saaledes: „Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lydsignalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe, udstedt af Indenrigsministeriet den 1. Juli 1897, ophæves. Dog er Certifikater for Lanterner, udstedte af Orlogsværftets Prøveanstalt i Henhold til omhandlede Bekendtgørelse, gyldige indtil 12 Maaneder efter at herværende Bekendtgørelse er udstedt“. Naar man altsaa her ser, at der paalægges de danske Skibsredere at sørge for at anskaffe Materiel, som svarer til de nærmere Bestemmelser, saa staar det utvivlsomt fast, at det er et Paabud, hvorefter man har sig at rette. I vort Distrikt har vi ikke kunnet faa andet ud af det, og denne Bekendtgørelse faldt derfor ned til stor Bestyrtelse for os Skibsredere; den kom som et Lyn fra klar Himmel, idet der os bekendt ikke var udstedt nogen international Regel i den nærmest forudgaaende Tid, der giver ny Paabud. Ogsaa den Omstændighed, at den øjeblikkelig skal træde i Kraft, vakte Bestyrtelse; thi det har vist sig, at det er aldeles umuligt for os at efterkomme denne Anordnings Bestemmelser om at skaffe Materiel til Veje, som fyldestgør Forordningen, og naar man ikke opfylder de internationale Regler, løber man derved som Skibsreder en ret betydelig Fare, ikke alene overfor Domstolene i Tilfælde af Kollisioner og andet lignende, men ogsaa overfor vore Skibsassurandører kommer vi egentlig til at staa retsløse. I hvert Fald fordrer Svendborg Søassurance, at man skal holde sig de internationale Regler efterrettelig. Undersøger man nu, hvorledes andre søfarende Nationer, og særlig den engelske, stiller sig overfor dette Spørgsmaal, finder man, at de ikke har noget tilsvarende. Nu skal jeg indrømme, at de nærmere Bestemmelser om Lanternernes Beskaffenhed for det væsentligste er i Overensstemmelse med Indholdet af de engelske Board of Trade Surveyors Instruktioner, men dog med den væsentlige Forskel, at medens den danske Forordning paabyder øjeblikkelig Ikrafttræden, siger man i England til Inspektørerne, at de skal søge at gøre deres Indflydelse gældende overfor

Rederne og Lanternefabrikanterne, saaledes at de foreskrevne Regler bliver opfyldte. Der er jo saaledes en himmelvid Forskel paa de danske og de engelske Instruktioner. I Artikel 8 af Instruktionerne for Board of Trade Surveyors hedder det, at Instruktionerne ikke skal have tilbagevirkende Kraft paa Lanterner, for saa vidt de er indrettede før Aaret 1896, og det siges dernæst, at det vilde være ønskeligt, at Surveyors vilde øve deres Indflydelse saavel overfor Redere som overfor Lanternefabrikanter og formaa disse til at rette sig efter Instruktionerne, særlig med Hensyn til Glassenes Farve og den vertikale Spredning af Plankonvekset og de optiske Linser. Der siges endvidere, at Surveyors kun kan fastholde, at Lanternerne er i en saadan Stand og saaledes opstillede, at de er i Overensstemmelse med Søvejsreglerne, men at følgende Bemærkninger vil assistere dem i at kunne danne sig et Skøn derom. Det er Hovedindholdet af de engelske Instruktioner. Det er bevisligt, at Lanterner, som er foreviste for Inspektørerne derovre i England, er godkendte, uanset at de har Linser med, hvad man i daglig Tale kalder riflede Glas eller glatte, farvede Glas. Vi har i vort Rederi Eksempler paa, at efterat Kaptajnerne er komne over til England og har faaet Paalæg om at søge Certifikat derovre, er Lanterner med farvede Glas blevne anerkendte, naar iøvrigt Opstillingen var i Overensstemmelse med de internationale Regler, medens tilsvarende Lanterner her paa Orlogsværftet i Kjøbenhavn er blevne kasserede. De engelske Autoriteter paalægger Skibsinspektørerne, naar det forlanges af fremmede Skibe, at give dem Oplysninger ikke alene med Hensyn til Lanterner, men ogsaa med Hensyn til Opstillingen. Her hjemme hos os er Forholdene ganske mangelfulde. Naar Lanternerne ikke er i fuld Overensstemmelse med Bekendtgørelsen, kan man ikke faa Certifikat for dem, og som dansk Reder er man paa denne Maade altsaa meget uheldigt stillet. Det er en Kendsgerning, at vi danske Redere i Almindelighed holder et godt Lanternemateriel. Jeg kan saaledes nævne, at der ikke er et eneste Sæt Lanterner, saa vidt mig bekendt, fra Svendborg Tolddistrikt, der er bleven kasseret i England. Jeg forstaar derfor ikke, at der skal paalægges os danske Redere denne Byrde, som ikke alene medfører ret betydelige Omkostninger, der kunde være sparede, men ogsaa udsætter os for ret betydelig Risiko. De engelske Autoriteter gaar frem i en fremadskridende Udvikling med det bestaaende som Grundlag, for gennem en Aarrække at naa Maalet, men siger samtidig: I maa ikke kassere det, som er lavet før 1896; man tager det altsaa paa en praktisk Maade ovre i England. Jeg ser ikke rettere end, at det her foreliggende er en Undtagelsesforordning overfor de danske Redere, og at den er saa meget mere uheldig, ligger jo som alt nævnt deri, at man ikke kan efterkomme den, og at man staar ret usikker overfor Skibenes Assurandører. Jeg skal derfor henstille til Generalforsamlingen, at den sætter Kraft ind paa, at vi kan faa en Forandring af denne Bekendtgørelse, og at vi kan faa en snarlig Forandring deri, saaledes at vi atter kan blive ligestillede med andre Nationer, specielt den engelske.

Konsul C. P. Lund, Rønne: Jeg kan slutte mig til Mægler Hansens Udtalelser i denne Retning; vi blev ovre hos os lidt overraskede ved saa hurtigt at faa et Paabud om at forandre Lanternerne, og det har da ogsaa vist sig umuligt i saa kort Tid at faa de paabudte Lanterner. Resultatet var, at flere af vore Skibe maatte sejle med de gamle Lanterner. Der rettedes en Forespørgsel til Assurandørerne om, hvorledes de vilde forholde sig i Tilfælde af Paasejling, om de vilde anerkende Lanternerne, eller de vilde sige: Vi vil ikke have med

Jer at gøre. Som Formand for vor gensidige Assurance der hjemme deltog jeg i Forhandlingerne, og Resultatet blev, at vi blev nødte til at sige: Sejl væk, det gaa, som det kan. Senere har vi hørt, at de i England ikke er ganske tilfredse med disse dobbelte Glas, ja, det siges, at der lettere sætter sig Dug eller den Slags Skygge paa Glassene, saa de langt fra er saa kraftige, som man oprindelig havde ment. Det kan altsaa godt være, at de ikke er bedre end vore tidligere Lanterner. Det er ogsaa uheldigt med de store Omkostninger, særlig for de smaa Skibe, hvor hver Tikrone spiller en Rolle, og endnu er det ikke mere end en Tredjepart af Skibene, der har anskaffet dem. Det vilde være heldigt, om vi foreløbig kunde faa Lov til at beholde de gamle Lanterner, naar de ellers var anordningsmæssige. Jeg slutter mig altsaa til Mægler Hansen og beder Bestyrelsen tage sig af det.

Indenrigsminister Enevold Sørensen: Med den ærede Dirigents Tilladelse vil jeg, skønt ikke Medlem af Generalforsamlingen, gerne knytte et Par Bemærkninger til Hr. Mægler Hansens Udtalelser. Det undrede mig noget, at han talte, som om denne Forordning var noget nyt, der var sket, at det var et nyt Paabud, der var paalagt i Aar. Sagen er imidlertid den, at det er en godt og vel 5 Aar gammel Anordning, nemlig Anordningen af 22. Januar 1897. Hr. Hansen begyndte med at oplæse Titlen og mente, at efter dens Ordlyd maatte man gaa ud fra, at det var noget, der straks skulde gennemføres. Hvis den ærede Taler havde sammenlignet denne Titel med Anordningen fra 1897, vilde han have set, at det er Ord til andet den samme Titel; der er ikke et Bogstav, ikke en Tøddel forskellig, saa af Titlen kan man ikke udlede, at det er en ny og pludselig Anordning. Naar Hr. Hansen derfor stadig i sin Omtale af denne Anordning gik ud fra, at det hele var noget nyt, der var falden ned som en Bombe til stor Bestyrelse for Skibsrederne, saa maa jeg dog gøre opmærksom paa, at da denne Bombe faldt for godt og vel 5 Aar siden, maa der vel have været Tid til at komme sig af sin Bestyrelse. Sammenligner man nu de to Anordninger med hinanden, vil man finde, at der kun paa ganske enkelte Steder er sket Forandringer. Grunden til, at denne ny Anordning er kommen, er først og fremmest den, at der nu kræves en Bestemmelse om, hvorledes Lanterner med elektrisk Lys skal være beskaffet. I 1897 var man ikke naaet saa vidt med Anbringelsen af elektrisk Lys i Fragtdampskibe, at der den Gang kunde være Tale derom; men nu har man maattet tage Hensyn dertil. Og gennemgaar man iøvrigt den ny Anordning, vil man finde, at det Ord til andet er det samme, som blev foreskrevet i 1897, og som man altsaa har levet under i 5 Aar. Den eneste Forskel, der er ud over det, jeg før nævnede, er den, at det hedder i den gamle Anordning med Hensyn til Sidelanterne, at tynde Forsatsglas i Sidelanterne bør ubetinget gives Fortrinet, medens det nu hedder i den ny: „Sidelysenes Farve frembringes ved tynde farvede Forsatsglas“. Nu hedder det altsaa blot, at de skal anvendes. Naar man saa kommer til Afdeling D af Bekendtgørelsen, hvor der er Tale om, at Lanterne skal besigtiges ved Orlogsværftet, og at man der skal have Certifikat, vil De ogsaa der finde Ord til andet det samme som i Anordningen af 1897 med Undtagelse af den lille Tilføjelse paa to Linjer, at for Besigtigelse af en Ankerlanterne betales 1 Kr., og af en rød Signallanterne — altsaa ikke Sidelanterne — ogsaa 1 Kr. Saa er der Spørgsmaalet overfor Assuranceselskaberne. Der er bleven sagt, at der ved Anordningen af 1902 skulde være kommen ny Vanskeligheder derved, at nu sejler Skibene ikke med Lanterner efter internationale Regler, og saaledes som de skal efter Assuranceselskabernes Love. Men det samme har jo været Tilfældet siden Anordningen af 1897. Ved denne blev det sagt, at man paa Orlogsværftet kan faa et Certifikat paa, at Lanterne

er af den og den Beskaffenhed, og det koster saa og saa meget pr. Lanterne. Det samme siges nu; men har man klaret det med Assuranceselskaberne i 5 Aar, klarer man sig ogsaa nok i Fremtiden. Hr. Hansen sagde, at det hele skulde gennemføres i Løbet af 12 Maaneder. Det er en Misforstaaelse. Der staar, at Certifikater, udstedte af Orlogsværftets Prøveanstalt i Henhold til Bekendtgørelsen af 1897; gælder endnu i 12 Maaneder, altsaa de Folk, som har anskaffet sig Lanterner efter Bekendtgørelsen af 1897, og som altsaa har ønsket at faa Certifikat fra Orlogsværftets Prøveanstalt for at være sikre i Kollisionstilfælde, kan endnu i 12 Maaneder stille med det Certifikat, førend de skaffer sig nyt. Den eneste Forskel mellem de to Anordninger er — foruden den ny Bestemmelse om elektrisk Lys — altsaa dette, at der i den ældre staar, at tynde farvede Forsatsglas bør foretrækkes, medens der i Anordningen fra i Aar staar, at de skal anvendes; men alle de Skibe, som siden Anordningen af 1897 udkom, ikke har anskaffet sig noget Certifikat fra Orlogsværftets Prøveanstalt, og for hvis Vedkommende Assurandørerne ikke har forlangt et saadant Certifikat, kan lige saa gladelig sejle de 12 Respitmaaneder og videre 5 Aar til, ligesom de har sejlet de 5 foregaaende Aar. Hovedsagen er den, at denne Bekendtgørelse angiver, hvorledes Lanterne skal være, naar man ønsker, at Skibet skal have et saadant Certifikat, saa at man kan være fuldstændig sikker i paakommende Tilfælde. Nu kunde Indenrigsministeriet, da denne ny Bestemmelse skulde komme i Marts, have udstedt den som et Tillæg, der kun indeholdt dette om det elektriske Lys og om Forsatsglassene; men man fandt i Ministeriet, at det var bedre at trykke det hele om, da det er uheldigt med saadanne Bestemmelser at skulle finde dem paa forskellige Steder, og derfor blev det hele optrykt, baade med de gamle og disse faa ny Bestemmelser. Bekendtgørelsen af 1897 kom som en kongelig Anordning kommer i Lovtidenden; men nu er det jo ofte saaledes, at det, der staar i Lovtidenden, tænker ingen paa at kigge efter, og som det hedder, hvad Øjet ikke ser, det Hjertet ikke veer, og det synes jo her, som flere af d'Hrr. er aldeles ubekendte med, at man siden 1897 har haft ganske den samme Bekendtgørelse som nu med Hensyn til Lanterner. Jeg lod den nu optrykke i et Hæfte for sig selv og overgav den til Rederiforeningerne, for at de kunde sende den ud til deres Medlemmer, saaledes at de ikke behøvede at søge den i Lovtidenden. Nu har De altsaa faaet Bekendtgørelsen, saaledes at enhver kan studere den, og De vil deraf se, at der foreligger ikke en Række ny Bestemmelser, og ej heller er det saaledes, som der er bleven nævnt, at naar Skibene gaar ud til Foraaret, skal de have disse Lanterner. Der foreligger, som sagt, kun en ganske enkelt Forandring for Sidelanterne og saa den ny Bestemmelse om det elektriske Lys. De Skibe, der efter Anordningen af 1897 har ønsket at have deres Lanterner i Overensstemmelse med de internationale Regler, saaledes at de kunde faa Certifikater for deres Lanterner fra Orlogsværftets Prøveanstalt, kan sejle endnu i 12 Maaneder med de Lanterner de har, hvis de ønsker det, og de, som ikke har faaet dette Certifikat, kan sejle som hidtil. Der staar ikke noget om, at alle Lanterner skal være i Overensstemmelse med de givne Regler, og at alle Skibe skal have Certifikat fra Orlogsværftets Prøveanstalt; det staar der ikke et Ord om.

Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn: Jeg skal i al Almindelighed om Lanterne-Spørgsmaalet bemærke, at vi ikke alene her i Landet, men ogsaa de øvrige søfarende Nationer, endnu staar paa et meget primitivt Standpunkt paa dette Omraade. Naar man ser sig om i Skibene, vil man i Almindelighed finde, at de store Skibe har gode Lanterner, de smaa Skibe mindre gode, jeg vil ikke sige daarlige. Naar Indenrigsministeren har sagt, at Anordningen af 13. Marts d. A. indeholder

akkurat det samme som Anordningen af 1897, saa kan man for det første dertil sige, at saa var det ikke nødvendigt at komme med en ny Bekendtgørelse; men en anden Ting er, at det, som jeg egentlig tror, er gaaet Rederne nærmest, om jeg saa maa sige — det Indtryk har jeg i hvert Fald faaet af alle de Mænd, jeg har talt med derom — er, at der staar under „Linser og farvede Glas“: „Fresnelske Linser til Forstærkning af Flammens Lysstyrke skulle udelukkende anvendes til Sidelys; de skulle være forfærdigede af Kron- eller Flintglas, rigtig konstruerede og slebne samt fri for Luftblærer eller andre Fejl, som kunne svække Synsvidden“. Saa vidt jeg har forstaaet, er det navnlig det, som har vakt Betænkelighed hos Rederne. Det er absolut noget nyt; det er der ikke Tvivl om. Yderligere har forskellige Redere henvendt sig i Kjøbenhavn, og det viste sig da, at der i Ordets bogstavelige Forstand ikke var et eneste Sæt af saadanne Glas at faa; de var ikke i Handelen. Nu er det jo meget godt, som Ministeren sagde, at de kan følge Anordningen eller lade være, som de vil; men der eksisterer dog et Eftersyn af en Besigtelsesmand, i alt Fald med Passagerdampskibe, som efter Loven skal efterses baade med Hensyn til Lanterner og mange andre Ting, og i Tidens Løb er det bleven udstrakt til at gælde ikke alene for Passagerdampskibene, men for et hvilket som helst Dampskib. Muligvis er dette begrundet paa, at man ikke her i Landet, saaledes som f. Eks. i England, har en bestemt Specifikation af, hvad der forstaas ved et Passagerskib. I England har man en Bestemmelse om, at de Skibe, der fører 20 Passagerer eller derover, regnes for Passagerskibe, og de skal have et Certifikat derfor. Disse Skibe er altsaa underkastede den Besigtelse, som Board of Trades Surveyors afholder. Her i Landet har vi ikke denne Grænse; men man er i Reglen gaaet ud fra, at Skibe, der har 8 Kjøjepladser om Bord, maatte regnes for Passagerskibe, og saa kommer de altsaa ind under Eftersynet. Nu ved jeg, at denne Besigtelsesmand har truet med at stoppe Brugen af disse Lanterner; men han gjorde det fornuftigvis ikke, og da jeg senere kom til at tale med ham derom, sagde jeg: Det var meget fornuftigt, at De ikke gjorde det, thi stopper De et Skib, saa kommer Sagen til at gaa lige til Højesteret, og saa vil vi dog se, hvorledes der bliver dømt i denne Sag. Saa er der jo dernæst hos Rederne opstaaet visse Tvivl om, hvorledes Assurandørerne vil stille sig, og dette Spørgsmaal har forøvrigt været for i Bestyrelsesmødet i Gaar. Jeg tror imidlertid ikke, at man behøver at være særlig bange i den Retning. Ifølge Søloven har Rederne aldeles ikke noget Ansvar i den Retning, det er Kaptajns. Assurandørerne gaar jo efter bestemte Forskrifter — i al Fald gør det kgl. oktroyerede Selskab det; man vil se, at der staar i Bestemmelserne ikke alene for danske, men ogsaa for fremmede Assuranceselskaber, at man henholder sig til de og de Bestemmelser. De kan føje noget til dem, og hvis jeg ikke husker fejl, staar der ogsaa, at Rederiet kun hæfter for begaaede Fejl af Skibsføreren, naar „derunder ikke indbefattes Skælmeri“. I det Øjeblik, Skibsføreren ikke forsyner Skibet med de paabudte Lanterner, tror jeg ikke, at Assurandørerne ad den Vej kan slippe for at betale i Tilfælde af Kollision. Spørgsmaalet vil blive bragt for paa den internationale Kongres, som om nogle Dage bliver afholdt her i Landet, og der vil ogsaa Lanterne-Spørgsmaalet komme for. Det kan naturligvis altid være Tvivl underkastet, hvorvidt de Resultater, saadanne Møder kommer til, har nogen Betydning; men de kan dog have det, idet England paa Kongressen er repræsenteret af indflydelsesrige Mænd.

Skibsmægler Hansen, Thurø: Jeg har ikke, som Ministeren gik ud fra, sagt, at det var en ny Lov. Jeg har kun sagt, at det var en ny Ikrafttræden, og det er om dette, jeg brugte det Udtryk, som jeg ikke tror

er for skarpt, at det har vakt Bestyrtelse. Her foreligger et absolut Paabud. Ministeren udtalte dernæst, at det i Forordningen af 1897 hedder, at det vilde være ønskeligt, om Lanterneglassene bliver saaledes. Ja, men der er dog en himmelvid Forskel paa at sige, at det er ønskeligt og saa at paabyde det, som her foreligger. Dette Udtryk: at det er ønskeligt, er jo fuldstændig i Overensstemmelse med, hvad jeg før sagde om de engelske Instruktioner, at Skibsinspektørerne skal gøre deres Indflydelse gældende overfor Rederierne og Lanternefabrikanterne, for at Materialet kan blive saaledes. Der staar i den første Forordning: saaledes bør det være, saaledes er det ønskeligt; men der foreskrives altsaa ikke som nu: saaledes skal det være. Ministerens Fremstilling af Sagen har ikke borttaget noget af den Fare, som man formener ligger i de ny Bestemmelser. Konsul Lund sagde, at Assurandørerne paa Bornholm har ment, at Skibene kunde gaa med det, de har. Ja, det kan de, naar hele Assuranceforeningen er enig om det; men det staar virkelig ikke i nogen Bestyrelses Magt at overtage en saadan Risiko. Nej, de internationale Regler har vi som Redere at holde os efterrettelige; gør vi ikke det, kan vi vente en Dom over os. Naar Kaptajn Holm udtalte, at det ikke er Rederen, som bærer Ansvaret, men Kaptajnen, da forstaar jeg egentlig ikke rigtig Meningen deraf, for i sidste Instans bliver det alligevel Rederen, der kommer til at bære Ansvaret. Hvorledes vil man kunne gøre Ansvar gældende overfor Kaptajnen? Ganske vist er det i Henhold til Sølovens § 59 Kaptajnerne, der bærer Ansvaret, naar der begaas Misbrug; men i det her foreliggende Tilfælde kan jeg ikke se, at det bliver Kaptajnen, med mindre han forsømmer at anmode sin Reder om eller uden dennes Samtykke fremskaffer det fornødne Materiale. Det bliver i sidste Instans Rederen, der bliver ansvarlig overfor Assurandørerne. De Betæneligheder, jeg før fremførte, er altsaa ikke blevne borttagne, idet man maa betragte Bestemmelserne som en bestaaende Forordning, en Fortolkning af Søvejsreglerne. Jeg maa igen komme tilbage til, at det vilde være rigtigt, om man hurtigst muligt, helst straks, kunde faa denne Forordning ændret i Lighed, lad mig sige, med den engelske; man kan godt tage den som Rettesnor, idet England jo er Verdens største søfarende Nation. Jeg skal henstille til Autoriteterne, at man her i vort lille Land arbejder henimod en rolig fremadskridende Udvikling med det bestaaende som Grundlag og ikke giver saadanne bratte Lovpaabud, og jeg skal rette den Opfordring til Bestyrelsen, at den snarest søger at faa en Forandring herpaa, da det formentlig vil være absolut nødvendigt.

Indenrigsministeren: Kaptajn Holm talte om, i hvilke Tilfælde et Skib maatte betragtes som Passagerskib. Det hører ikke ind her under; det vil forøvrigt finde sin Løsning i en ny Lov om Tilsyn med Passagerskibe, der forhaabentlig snart vil komme. Naar Mægler Hansen fastholdt, at Bekendtgørelsen er en ny Lov, eller i hvert Tilfælde en ny Ikrafttræden, saa er det ikke rigtigt. Det er en Bekendtgørelse af 1897, som jo aldrig har været ude af Kraft, og saa kan man dog ikke sige, at den paany er sat i Kraft ved Bekendtgørelsen af 13. Marts d. A. Nej, der er rettet nogle enkelte Bestemmelser, idet Sætningen om, at farvede Forsatsglas bør ubetinget anbefales, er rettet til, at de skal anvendes, og Sætningen: Fresnelske Linser maa ubetinget anbefales, er ligeledes rettet til, at de skal anvendes. Det er altsaa det samme, der er gentaget, Bekendtgørelsen af 1897 er optrykt igen, blot med disse Par Rettelser. Naar nu Mægler Hansen taler om et brat Lovpaabud, saa er Forholdet jo det, at det er noget, som man har levet roligt under i 5 Aar, uden at det synes i væsentlig Grad at have forstyrret nogen, og det kan man dog ikke kalde et brat Lovpaabud. Hvorvidt der bør arbejdes hen til at faa denne Foranstaltning rettet, tilkommer det ikke mig

at give den ærede Generalforsamling noget Råd om; men jeg vil dog sige, at jeg havde faaet det Indtryk, at det var værre, end det synes at være, med denne Bekendtgørelse. Jeg mener, at en Bekendtgørelse, der har været i Kraft siden 1897, i samme Kraft som nu, kan ikke være saa slem, at det absolut gælder om nu hurtigst muligt at faa den forandret; men det er en Selvfølge, at der i Ministeriet skal blive taget al muligt Hensyn til de Beslutninger, der maatte blive tagne af den ærede Generalforsamling, og de Ønsker, som nu, ganske vist noget sent, maatte fremkomme med Hensyn til Forandringer. Der skal blive taget alt muligt Hensyn dertil; men ganske vist ikke paa Basis af den helt fejlagtige Opfattelse, som er kommen til Orde ved Hr. Hansens Udtalelser.

Kaptajn Jacob Holm: I Bekendtgørelsen af 1897 staar der, at Fresnelske Linser o. s. v. maa ubetinget anbefales. Tager vi den sidste Bekendtgørelse, staar der, at Fresnelske Linser skal anvendes: der er altsaa en meget betydelig Forskel mellem de to Ting. Dernæst skal jeg gøre opmærksom paa, at naar man faar en Kollision om Natten, og det f. Eks. er i England, og det kommer for Domstolene, saa vil det første, Dommeren forlanger, være, at der bliver fremlagt i Retten et Certifikat for Lanterneerne, og har man ikke det, er man færdig. Hvis en Reder vil forskaffe sig et Certifikat for Lanterneer, kan han ikke faa det fra Orlogsværftets Prøveanstalt, med mindre det, her staar, efterkommes. Andet kan jeg ikke se. Hvis der nu, som der forhaabentlig gør, skulde komme en privat Undersøgelsesanstalt, vil det være det samme, den maa gaa efter de Bekendtgørelser, der er udgaaede fra Regeringen. Saadanne Certifikater er virkelig overmaade nødvendige. Overfor Mægler Hansen maa jeg fremdeles fastholde, at min Opfattelse er rigtig. Det er Skibsføreren, der er ubetinget ansvarlig baade for Signalapparater og Sidelys og al den Slags Ting, Rederen har aldeles intet Ansvar.

Skibsfører Torm: Jeg har med Interesse hørt Indenrigsministerens Udtalelser, og jeg har faaet det Indtryk, som jeg haaber er rigtigt, at han ikke anser denne Anordning for mere obligatorisk, end den forrige Anordning fra 1897 har været, men at han mener, at denne Anordning nærmest er en Vejledning m. H. t., hvorledes Lanterneerne skal være, og ikke en Befaling om, hvorledes de skal være. Der har jo været vakt en hel Del Røre om denne Sag, ogsaa blandt Dampskibsførerne i Kjøbenhavn, til Dels maaske foranlediget ved en mindre heldig Optræden af vedkommende Besigtelsesmand; men det kommer vi nok ud over. Det glædede mig at høre Ministeren udtale, at der var Udsigt til, at vi maaske allerede i næste Samling faar en Lov om Tilsyn med Passagerdampskibe. Jeg tror, at hvis den Løsning, der er foreslaaet, kunde gennemføres, var vi ude over alle Vanskeligheder; faar vi denne Lov, er alle Anordninger overflødige. I Forslaget er det bestemt, at alle skal have Certifikater, men at det ikke skal have tilbagevirkende Kraft. Det vilde derfor glæde mig meget, om vi kunde faa en saadan Lov.

Mægler Hansen: Jeg maa komme tilbage til, hvad jeg tidligere har udtalt med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt det er en ny Lov eller ikke. Overfor Indenrigsministerens Udtalelse om, at det ikke var nogen ny Lov, men kun en Omskrivning af en ældre Anordning, maa jeg fastholde, hvad jeg tidligere har udtalt, og hvad ogsaa Ministeren har indrømmet, at det i Forordningen af 1897 hedder, at det er ønskeligt, medens det nu hedder, at det skal være saaledes. Jeg kan ikke komme bort fra, at det virkelig er et Paabud, der foreligger nu. Det er ikke en ny Lov, nej, Loven er international; men det er den danske Regerings Forstaaelse og Fortolkning af Loven, der er ny, og denne Fortolkning paalægger os, at vi har os at

rette efter det, der er foreskrevet i Bekendtgørelsen af 13. Marts. Det kan man ikke komme bort fra. Jeg skal henstille til Ministeren, om han ikke indrømmer, at der er en væsentlig Forskel mellem den danske Bekendtgørelse af 13. Marts og den engelske Regerings Instruktioner, som siger, at der skal arbejdes henimod denne Ordning, hvilket ogsaa stemmer med den danske Bekendtgørelse af 1897. Naar Hr. Torm udtalte, at Indenrigsministeren ikke betragtede denne Anordning som obligatorisk, saa maa jeg sige, at da har Bekendtgørelsen en meget uheldig Form, eftersom den jo lyder paa, at det skal være saaledes fra 13. Marts, og saa beklager jeg, at den har faaet denne uheldige Form. Ogsaa af den Grund vilde det være lige saa nødvendigt snarest at faa en Forandring i disse Bestemmelser. Jeg maa atter anbefale Bestyrelsen at stræbe efter, at vi hurtigst muligt kommer bort fra det, der er bestemt her, og kommer hen til en mere retfærdig Forstaaelse af den betræffende Lov, som dog er international. Gennem denne sidste Bekendtgørelse bringes vi i en Undtagelsesstilling, f. Eks. overfor Englænderne, der forstaar Loven paa en anden Maade.

Kaptajn Jacob Holm: Skibsfører Torm sagde, at Bekendtgørelsen kun er en Vejledning. Det har han fuldstændig Ret i; men samtidig er det en Vejledning for, hvorledes Lanterneerne skal være, naar man skal kunne faa Certifikat for dem fra Prøveanstalten. Saaledes mener jeg, at det maa betragtes. Om den Kommissions-Betænkning, der muligvis vil blive fremsat som Lovforslag ad Aare, vil jeg sige, at det dog vilde være uheldigt, om de danske Skibe nu i 12 Maaneder skulde være afskaarne fra at faa et saadant Certifikat, med mindre de vil gaa til temmelig betydelige Udgifter. Jeg véd ikke, hvorvidt der kan faas nogen Forandring indført, efter at der er udstedt en saadan Bekendtgørelse, men det vilde være meget heldigt.

Indenrigsministeren: Kaptajn Holm sagde, at har man ikke Certifikat for sine Lanterneer, saa var man færdig, det var overmaade nødvendigt at have det. Men jeg vil spørge de ærede Redere, som her er til Stede: hvor mange af Dem har Certifikat fra Prøveanstalten for Deres Lanterneer? Jeg kan, til Trods for, hvad Hr. Holm sagde, at havde man ikke det, var man færdig, ikke tro, at det er ret mange, der har forskaffet sig saadanne Certifikater fra Prøveanstalten; thi saa vilde De ikke som Mægler Hansen og flere være hildede i den Anskuelse, at det er noget nyt, der er kommet frem. Nej, de Skibe, der til Trods for, at det er nødvendigt, ikke har skaffet sig saadanne Certifikater, sejler vel ogsaa et Aar til og flere som hidtil. Saa udtalte Mægler Hansen, at nu var det ogsaa erkendt fra mig, at medens den forrige Bekendtgørelse kun sagde, at det var ønskeligt, saa sagde den ny Bekendtgørelse, at det skal være saaledes; men saadan er Hr. Hansen uberettiget til at referere Sagen. Jeg omtalte, at der i denne Bekendtgørelse, der jo indeholder en Masse forskellige Bestemmelser, findes én Bestemmelse, nemlig den med Hensyn til Side-lanterneerne, i hvilken der er sket denne ene Forandring; men det kan dog ikke berettige Hr. Hansen til at paastaa, at medens den forrige Bekendtgørelse kun siger, at disse Bestemmelser helt igennem burde være gældende, saa siger denne med sit Kraftsprog, at de skal være gældende. Som jeg har gjort opmærksom paa, er alle de andre Bestemmelser de samme. I 1897 blev der sagt: saadan og saadan skal Lanterneerne være, for at de kan faa Certifikat fra Orlogsværftet. Det samme er sket nu, og der er ikke Tale om, at den tidligere Bekendtgørelse kun var en Vejledning, medens den sidste er et Paabud. I den Henseende er de to Bekendtgørelser ganske ens, idet de begge siger: saaledes skal Lanterneerne være, for at man til sit Skib kan faa Certifikat fra Orlogsværftets Prøveanstalt.

Havnefoged Møller: Efter denne Anordning er man paa en vis Maade kommen i mange uheldige Til-

fælde; det er ganske vist kun Ubetydeligheder, det drejer sig om. Der er det besynderlige med denne Anordning, at der staar, at der til hver Lanterne skal findes mindst 5 Reserveglas, medens der derimod ikke er Tale om, at der skal anskaffes Reserve-Forsatsglas. Nu har jeg haft følgende Tilfælde: Tre af de Skibe, som jeg har med at gøre, og som laa hjemme, lod jeg ifølge Anordningen forsyne med ny Lanterner, fordi jeg var i den Formening, at der var Tale om et Paabud, og jeg anser det for fuldstændig rigtigt, at man søger at efterkomme de Anordninger, som udgaar fra Regeringen. Skibene fik altsaa disse Lanterner; men saa fik vi det engelske Board of Trade's Instruks for sine Surveyors, og deri staar, at naar man bruger Forsatsglas, skal man i det mindste have et Sæt i Reserve. Det staar der ikke noget om i den danske Bekendtgørelse, der er kun Tale om Reserve-Lampegas. Vi lod altsaa Skibene ganske rolig sejle med det ene Forsatsglas. Naar man nu følger Bekendtgørelsen, saa løber man dog en Risiko, i Fald man faar en Kollision i en engelsk Havn som Følge af, at det eneste Forsatsglas, man har, er sprunget. Det nytter jo nemlig ikke noget, at man har fulgt den danske Anordning i alle dens Punkter. Man kan ikke i England henholde sig dertil; thi der vil blive sagt: Hvorfor har Du ikke et Forsatsglas i Reserve, som Board of Trade fordrer? Det forekommer mig, at man ved Udstedelsen af denne Anordning er gaaet hen over det — jeg vil ikke sige med en Harefod —, men der er ikke lagt saa meget Mærke til de engelske eller internationale Regler, som der burde, og det vilde dog vist være ret heldigt. Jeg kan ikke indse andet, end at det vilde være meget ønskeligt, om der snarest muligt sker en Forandring i eller Omredigering af disse Anordninger, saaledes at Sagen kunde ligge saa tydelig for, at ethvert almindeligt Menneske nogenlunde vil kunne forstaa Meningen og Indholdet af Bekendtgørelsen.

Dirigenten: Der foreligger fra Formanden, formentlig i Forstaaelse med Bestyrelsen, et Forslag til Beslutning, saalydende:

Forhandlingen tages til Efterretning, særlig under Hensyn til, at man er bekendt med, at „Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart“ har indledet Underhandlinger med Ministeriet om Forstaaelsen af Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902.“

Hvis Generalforsamlingen er tilfreds med Forhandlingen i Dag, vil formentlig yderligere Diskussion kunne bortfalde, idet Bestyrelsen nu er bekendt med den Retning, i hvilken man ønsker, at Underhandlingerne skal gaa.

Skibsreder Holm, Nordby: Jeg vil blot henstille, om der ikke, naar der bliver Tale om Forandringer, maatte blive taget visse Hensyn overfor Skibe, som meget sjælden kommer til Danmark, og som altsaa næsten ikke kan faa de Lanterner, der foreskrives.

Det af Bestyrelsen stillede Forslag vedtoges.

Skibsmægler Nicolaisen, Aarhus: Det vil være forbunden med stor Vanskelighed for de mindre Skibe at anløbe Kjøbenhavn eller at indsende Lanterner til Eftersyn; men Afdelingen for mindre Skibe har ikke tænkt sig, at der vilde være stor Vanskelighed ved at faa Lanterne undersøgte i enkelte større Havne. Man har tænkt sig, at der kunde ansættes Besigtelsesmænd, som saa kunde overtage Eftersynet med Lanterne, og Afdelingen har nu stillet en Forespørgsel i den Retning.

Kaptajn Jacob Holm: Det vil vistnok være en overmaade let Sag at faa saadanne Besigtelsesmænd ansatte i de forskellige større Havne; men det er ikke

deri, Vanskelighederne ligger. Den Mand, der ved Orlogsværftet prøver Lanterne, er hverken Tekniker eller Officer, det er en Underofficer; men der hører til denne Undersøgelse selvfølgelig Apparater, og det er meget kostbare Apparater, og hvor Midlerne dertil skulde komme fra, véd jeg ikke. Hr. Nicolaisen har maaske ikke tænkt sig, at der hører endogsaa meget kostbare Apparater til. Paa polyteknisk Lærestanstalt, hvor jeg har faaet Professor Christiansen interesseret i Lanterne-spørgsmaalet, er der indrettet et Værelse dertil, der er omtrent 1½ Gang saa stort som dette, og er malet fuldstændig sort indvendig med mat Farve, for at Refleksen ikke skal forstyrre, og Vinduerne er fuldstændig blændede. Et saadant Værelse er aldeles nødvendigt, og saa hører der som sagt desuden forskellige Apparater til. Det vilde derfor blive altfor bekosteligt at indrette saadanne Anstalter i forskellige Havne, og dertil kommer, at i det Øjeblik, den ene Havn faar det, vil den anden ogsaa have det.

Skibsmægler Nicolaisen: Jeg har personlig ikke nogen Idé om, hvilke Apparater, der skal bruges, da jeg ikke er Fagmand, men det var ogsaa kun en Forespørgsel fra Afdelingen for mindre Skibe for at faa at vide, om en lettere Maade til at faa Lanterner undersøgte kunde findes. Man har ikke tænkt over de Bekostninger, der mulig kunde være forbundne dermed til Apparater. Naar det nu viser sig vanskeligt eller saa at sige umuligt at faa det i forskellige Havne, kan jeg altsaa svare den mindre Afdeling, at forløbige kan der ikke gøres noget fra Foreningens Side i den Retning.

Kaptajn Clausen, Fanø: Meget vilde være vundet, hvis, som i Hamburg, Lanternefabrikanterne skulde holde sig Maalene efterrettelige, og det vilde ogsaa være meget ønskeligt, om de Certifikater, som man har fra Board of Trade, kunde blive anerkendte her. Overfor Kaptajn Holms Udtalelser om Skipperens Ansvar, vil jeg dog spørge: hvorledes skal Skipperen vide Besked om disse Sager, hvis han f. Eks. har været med sit Skib i Udlandet i 3 Aar. Det er dog Rederens Pligt at sørge for, at Bestemmelserne bliver overholdte.

Skibsreder Torm: Den Lov, som Indenrigsministeren omtalte for nylig, vil sikkert føre os ud over en Del af disse Vanskeligheder. Ifølge denne Lov skal der oprettes et Prøvekammer her i Danmark til at prøve Lanterner, og naar Loven er traadt i Kraft, maa der ikke sælges Lanterner, uden at de har et Certifikat. Men der vil ikke blive givet Loven tilbagevirkende Kraft, og der vil blive sat et Aaremaal paa 4—5 Aar, hvorefter alle skal have de ny Lanterner. Saa findes der dernæst den Bestemmelse i Forslaget, at man her hjemme skal godkende Certifikater fra England og Tyskland. Det vil da blot hedde: Vis mig dit Certifikat. Jeg tror ubetinget, at denne Løsning, at man skal have et Certifikat, men at Loven ikke skal have tilbagevirkende Kraft, og at man anerkender udenlandske Certifikater, er den mest praktiske Ordning.

Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyen om, hvorledes Dansk Sejlskibsrederi-Forening bør stille sig overfor Spørgsmaalet om Ophævelse af Navigationsskolerne i Provinserne og Oprettelse af en Statsnavigationsskole i Kjøbenhavn.

Formanden: Der foreligger ikke noget om, at der skal oprettes en Statsnavigationsskole i Kjøbenhavn, og at de lokale Skoler skal nedlægges. Spørgsmaalet er rejst gennem nogle Artikler i „Dansk Søfartstidende“ for kort Tid siden, og er derved blevet aktuelt. I den Anledning har vi fra Kredsstyrelsen for Fyen modtaget en Forespørgsel. Sagen er behandlet paa Bestyrelsesmødet i Gaar, og jeg kan derefter sige, at der hos os

ikke næres noget Ønske om at faa Skolerne i Provinserne nedlagte til Fordel for en Statsskole. Vi ser saaledes paa Tingene, at det er en Fordel, navnlig for de uformuende Elever, at kunne være nogenlunde i Nærheden af deres Hjemstavn, naar de søger en Navigations-skole for derigennem at blive Styrmand. Det vilde jo i mange Henseender blive kostbart for dem, hvis de skulde forlade Hjemmet og tage Ophold i Kjøbenhavn, selv om det kunde forventes, at en saadan Skole vilde kunne faa større Tilskud, end der nu ydes til de lokale. Vi mener altsaa, at det er heldigt at bibeholde den nuværende Ordning, men erklærer paa samme Tid, at det kunde være ønskeligt, at Lærerkæfterne i Provinserne blev noget bedre end de har været, i al Fald i de senere Aar. Paa hvilken Maade man kan hjælpe i saa Henseende, er meget vanskeligt at sige i Øjeblikket. Der blev paa Mødet i Gaar sagt, at der maaske kunde kræves en Eksamen af de Lærere, som skal have Ansættelse ved de lokale Skoler, og det er muligt, at denne Ordning er ønskelig; men der gives vel ogsaa en anden Udvej til at kontrollere, om de paagældende virkelig er i Stand til at yde et saadant Arbejde, som er nødvendigt, for at de unge Mennesker skal faa den Uddannelse, der kræves. Der var ogsaa en anden Ordning, der blev omtalt, nemlig den, at Eleverne, efter at have søgt en Navigations-skole i Provinserne, kunde deltage i et afsluttende Kursus i Kjøbenhavn, altsaa noget lignende som de Kursus, som gives paa vore Højskoler; men vi kom til det Resultat, at man vistnok kunde være tilfreds, naar man opnaaede at faa bedre Lærere ved Navigationsskolerne. Der er ogsaa et andet Hensyn, der maa tages, nemlig det, at ikke faa Kommuner har anvendt ikke ubetydelige Beløb paa Bygning af Navigationsskoler. Da Loven af 1892 udkom, krævedes der udtrykkeligt, at der skulde bydes gode Lokalteter, hvis man vilde beholde det ret betydelige Statstilskud, der ydes til Navigationsskoler. Bestyrelsen er altsaa stemt for at søge at opretholde den bestaaende Ordning, om end man erkender, at det var ønskeligt, at Lærerkæfterne blev noget bedre, end de nu er.

Havnefoged Møller: Jeg er den ærede Formand overordentlig taknemmelig for de Meddelelser, han gav, og jeg takker ligeledes for den Tilslutning, vi har fundet med Hensyn til Bibeholdelsen af Provins-Navigations-skolerne. Vi vilde aldeles ikke have nævnt noget om det ønskelige i at faa bedre Lærerkæfter, da vore Navigationsskoler undergraves af de Forsøg, der er gjort paa at nedsætte dem i det almindelige Omdømme og at op-agitere Stemningen for en Statsskole. Vi frygtede for, at Stemningen skulde blive rejst saa højt, at man til sidst ikke kunde faa Magt med den. Vi indser godt, at Spørgsmaalet ikke egentlig foreligger i Øjeblikket; men det er godt altid at være forberedt paa at skulle træde op imod en videre Agitation i den Retning. Jeg var for 50 Aar siden den første, der tog Eksamen paa Svendborg Navigationsskole. Jeg har fulgt denne Skole i de 50 Aar med stor Interesse, og jeg kan sige, at, saa vidt jeg skønner, er der i dem udgaet Hundreder og atter Hundreder af dygtige og intelligente Navigatører fra den, som i den senere Alder er blevne betroede de vigtigste Poster, som nogen paa Søen kan betroes, idet de har kunnet føre baade Passagerskibe og andre store Dampskibe. Det er en Selvfølge, at Navigationsskolerne bør have gode Lærerkæfter, og at der ogsaa bør være Tilsyn med dem for Fremtiden. Det er alle enige om. Vi er taknemmelige for al den Støtte, vi kan faa til Forsøget paa at opretholde vore Provins-Navigations-skoler.

Kaptajn Jacob Holm: Der var endnu en Ting, der blev omtalt i Gaar i Bestyrelsesmødet, som Formanden ikke har omtalt, og som jeg her skal fremføre. D'Hrr. véd, at Eksamen paa Navigationsskolerne er offentlig; men der kommer aldrig nogen, og det ligger i, at Sko-

lerne ikke offentliggør, naar de holder Eksamen, og der er derfor ingen, der véd det. Det kunde være ønskeligt, om Publikum fik at vide, naar der holdes Eksamen. Dernæst vilde det ogsaa være ønskeligt, om Opgaverne i Lighed med, hvad der sker ved højere Skoler, blev offentliggjorte, saaledes at man fik at vide, hvad der forlanges, og om Skolerne følger, hvad der fordres. Naar Formanden udtalte saa bestemt, at Bestyrelsen ikke anser det for ønskeligt, at der blev oprettet en Statsnavigationsskole i Stedet for de private Skoler, maa jeg dog for mit Vedkommende tage Afstand derfra, idet jeg mente, at det ikke var ønskeligt at optage Spørgsmaalet, fordi jeg tror, det vil være aldeles spildte Kræfter. Da jeg i sin Tid var Medlem af den Kommission, som gav en Indstilling om, at der blev en Statsnavigationsskole i Stedet for forskellige Skoler, kan jeg ikke saa godt gaa med til det deciderede Udtryk, som Formanden gav Bestyrelsens Anskuelser.

Kaptajn Clausen, Fanø: Jeg er fuldstændig enig med Hr. Møller i, at det vilde være forkert at nedlægge Provins-skolerne; det vilde gaa ud over hele Sømandsstanden her i Landet. Jeg tror, at de Elever, der faar Undervisning i Provins-skolerne, er lige saa godt stillede, som hvis de blev undervist i en Statsskole. Eksamen-kommissionen er jo ogsaa uddannet og lønnes af Staten. Jeg ser ikke, hvorledes det skulde kunne laves om, saaledes at det blev bedre, det eneste skulde være, om Eleverne kunde faa fri Skolegang. Og hvad Lærerkæfterne angaar, tror jeg ikke, man vil faa dem bedre. Mange af Eleverne kommer med meget tarvelige For-kundskaber, ofte kan de ikke en Gang stave eller skrive, og kan man da bringe dem til at tage Navigationseksamen med de Lærerkæfter, der nu findes, er det dog virkelig ikke daarligt. Eleverne skal i den Tid, de gaar paa Skolen, have en hel Del Opdragelse, og det faar de meget lettere og sundere i Provinserne, og derfor ser man ogsaa, at kjøbenhavnske Familier sender deres Sønner ud til os i Provinserne. Man kan fremføre mange Ting, der taler for, at Navigationsskolerne i Provinserne er paa deres Plads og gør deres Tjeneste, og det vilde være højst urigtigt, i al Fald af Sejlskibsrederi-Foreningen, at komme med Forslag om at nedlægge dem.

Fhv. Navigationslærer Rasch: Efter den Erfaring, jeg har gjort i de Aar, jeg har haft med Navigationslærergerningen at gøre, vilde jeg betragte det som en stor Ulykke for vor Sømandsstand, om vi fik den ene store Statsanstalt. Man bør holde paa de nuværende Navigationsskoler, ikke mindst paa Grund af den Indflydelse, som Hjemmene kan have paa de unge, men dernæst ogsaa, fordi man paa Navigationsskolerne er nødt til at tage de unge ind paa alle Tider af Aaret. Derved kan det godt indtræffe, at en Navigationsskole kan have et Hold paa 10 Elever, der staar paa 10 forskellige Standpunkter. Opretter man nu en Statsanstalt, vil man være nødt til at gøre Undervisningen aldeles kursorisk, hvad der vilde stille større Krav til Elevernes Tid. Med Hensyn til Lærerkæfterne vil jeg sige, at jeg forstaar saa godt, at der kan være dem, der er utilfredse med de nuværende Lærerkæfter; jeg vil tilstaa, at naar jeg ser tilbage paa min Virksomhed som Navigationslærer, har jeg ofte haft Bevidstheden om, at der var alt for mange Brøst paa Grund af en mangelfuld Uddannelse. En Eksamen for Lærere kan der vanskelig blive Tale om, der findes kun lidt over 30 Navigationslærere i hele Landet. Nu er det Kutyme, at man til Lærere udtager dem, der i deres Skoletid har gjort sig særlig bemærket som dygtige Navigatører, og som har Ævne til at lære fra sig, og man har under den nuværende Navigationsdirektør lagt megen Vægt paa, at de faar et Kursus i Kjøbenhavn, særlig i Matematik. Det maa sikkert anses for meget heldigt, at de vordende Lærere faar nogen Uddannelse i det almindelige, inden de gaar ind i Arbejdet. Jeg tror imidlertid, man med

stor Tillid kan lægge Sagen i Navigationsdirektørens Haand.

Dirigenten: Efter de faldne Udtalelser skal jeg fastslaa som Resultat af Diskussionen, at Generalforsamlingen er enig med Bestyrelsen i, at det er ønskeligt, at Navigationsskolerne i Provinserne bibeholdes.

Der staar saa tilbage at træffe en Afgørelse med Hensyn til det Punkt af Aarsberetningen — vedrørende Søfartskommissionen — der i Begyndelsen af Mødet blev udsat til senere Behandling.

Havnefoged Møller, Svendborg: Jeg vil opfordre Generalforsamlingen til at vedtage en Resolution, saalydende:

„Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til at søge de i Aarsberetningen anførte, til Søfartskommissionen henviste Sager fremmede uden dennes Medvirkning.“

Dirigenten: Bestyrelsen har, saa vidt mig bekendt, ikke noget imod, at denne Resolution bliver stillet til Afstemning, men vil modtage den og arbejde for den.

Ved den derpaa foretagne Afstemning vedtoges Resolutionen med alle Stemmer mod 2.

Dirigenten: Dagsordenen er hermed udtømt.

Flv. Navigationslærer Rasch holdt derefter Foredrag om det danske Sømandsbibliotek.

Derefter hævdedes Generalforsamlingen.

Formanden, Konsul Rechnitzer, bragte Dirigenten en Tak for hans Ledelse af Generalforsamlingen.

Kjøbenhavn, d. 17. Juli 1902.

Tanken om et internationalt Samarbejde paa Søfartens Omraade har i den sidste Tid paa forskellige Maader beskæftiget den danske Søfartsverden. For det første ved den internationale Søfartskongres, som l'Association internationale de la Marine i den forløbne Uge har afholdt her i Kjøbenhavn. Denne Organisation dannedes for to Aar siden i Paris paa et Møde, hvor der vedtoges ikke mindre end 44 Resolutioner om snart sagt alle Spørgsmaal, der kan sættes i Forbindelse med Søfart og Fiskeri; den holdt sin første Kongres i Monaco i Fjor, hvor der ligeledes vedtoges en Række Resolutioner, og den har nu været samlet her i Kjøbenhavn, hvor der vedtoges 18 Resolutioner. Det er en Selvfølge, at den danske Søfartsverden har bestræbt sig for, at de mange Udlændinge, der ved denne Lejlighed gæstede vort Land, skulde rejse bort med gode Indtryk af dette, og man tør ikke benægte, at Deltagerne i den nu afsluttede Kongres kan have haft Udbytte af denne. Paa samme Maade som det er lærerigt at træffe Folk med andre Synsmaader end de tilvante, kan det være frugtbringende for den enkelte ved en Kongres som denne at udveksle Meninger med saa mange forskelligartede Folk. Men ud herover turde det være vanskeligt at paapege nogen Interesse, der knytter sig til denne Kongres, eller at begrunde noget Haab om, at de Resolutioner, den vedtog, vil faa anden Skæbne end deres mange Forgængere, der forlængst er overgivne til Glemsel. Og dette er, ret beset, ganske naturligt. Thi hvem eller hvad repræsenterede i Grunden alle de udmærkede Mænd, der var stævnedes herop? Gennemgaar man Listen over Kongressens c. 240 Deltagere, vil man finde, at højt regnet c. 75, eller mindre end en Tredjedel, var direkte knyttede til Skibsfarten, og af denne Tredjedel

var langt de fleste danske. De øvrige Deltagere var Folk i de mest forskellige Livsstillinger; nogle af dem var sendte af deres Lands Regering, men saa godt som ingen af dem repræsenterede deres Lands Sønnering. Af Udlandets ledende Søfartsforeninger var kun ganske enkelte repræsenterede, og disses Delegerede indtog paa Kongressen en helt tilbagetrukket Stilling. Man vil da se, at Kongressen ingenlunde var repræsentativ i den Forstand, at den var et Udtryk for Opinionen i de forskellige Landes Handelsmariner; ikke heller mødte de Delegerede med noget egentligt Mandat fra deres Regeringer, hvad jo vilde have givet deres Sendelse større Betydning. Kongressen var i Virkeligheden en Sammenkomst af en Del Mænd, hvoriblandt sikkert mange kundskabsrige og intelligente, der interesserede sig for Søfart, og som under nogle Dages fornøjeligt Samvær plejede denne deres Interesse. Men at tro, at de Resolutioner, der var Frugterne af deres Meningsudveksling, vil faa praktisk Betydning, vil hurtigt vise sig at være en Illusion. Resolutioner betyder i sig selv ikke ret meget, særdeles ofte slet intet; hvad det kommer an paa er, om der bag dem staar en Magt, der kan gennemføre dem. Og hvilken Magt staar vel bag disse 18 Resolutioner? Af de forskellige Landes Skibsfart var kun Danmarks nogenlunde fyldig repræsenteret, og Danmark betyder ikke stort i det internationale Raad. Men hvad der ganske udelukker Muligheden af disse Resolutioners Virkeliggørelse, er den Omstændighed, at Englands Skibsfart ikke var repræsenteret paa Kongressen, til hvilken ikke en eneste britisk Søfartsorganisation havde sendt Delegerede. Der tales vel om, at England har kulmineret som Verdens ledende Sømagt, men baade vor Generation og den næste vil dog komme til at regne med England som den Magt, uden hvis Medvirkning intet internationalt Søfartsspørgsmaal gennemføres. Af de fremmede Nationer var Frankrig den stærkest repræsenterede, men Frankrig staar paa Søfartens Omraade under Tilbagegangens Tegn — og Monaco har man endnu ikke vænnet sig til at se i Spidsen for det internationale Søfartsarbejde.

Det er overhovedet ikke ved saadanne store Kongresser med deres rent tilfældige S sammensætning, at det internationale Samarbejde i vor Tid naar praktiske Resultater. Disse vindes ad helt andre Veje. Omkring i de forskellige Søfartslande har Skibsfartens Mænd dannet Organisationer, der ved den Tilslutning, de har vundet, og ved den Indsigt i Skibsfartens Forhold, de raader over, er det rette Udtryk for Skibsfartens Anskuelse, dens Krav og dens Maal. Det er ved Samvirken mellem disse Organisationer, der hver for sig hviler paa et bredt og solidt Grundlag, at det internationale Samarbejde langsomt bygges op. Vi har set det vokse frem, da de engelske og de kontinentale Redere i Forening dannede en Komite, hvis Formaal er at skabe fælles Certepartiformer, og som har traadt sine første og vanskeligste Skridt og nok efterhaanden vinder Fodfæste. Vi ser det i det omhyggelige, langsomt og sikkert fremskridende Arbejde for paa vigtige Søfartsomraader at skabe fælles Retsregler. Vi vil forhaabentlig snart se det i det mindre, naar danske og tyske Sejlskibsredere gennem deres Organisationer afskaffer Vægtgarantien i visse tyske Havne. Og vi kender det endelig her i Norden gennem Nordisk Skibsrederforening, der i tretten Aar har samlet fire Landes Redere i et fælles Arbejde med stedse større Resultater. Men kun ringe Interesse viste den danske Offentlighed det Møde, Nordisk Skibsrederforening nylig holdt her i Byen, og paa hvilket man netop besluttede paa vigtige Omraader at optage et Samarbejde med de kontinentale og engelske Rederiforeninger — paafaldende ringe, naar man ser den Deltagelse, Offentligheden derimod viste den nu afsluttede Kongres. Hvor underligt, at det ikke er omvendt: at ikke det Arbejde, der gælder reelle Interesser, og som Sten paa Sten murer ogsaa det internationale Samarbejdes Bygning op, at

ikke det fanger Offentlighedens Opmærksomhed stærkere end et Arbejde, der har mere af ydre Glans end af indre Værd.

Fragtmarkedet.

Var der et tarveligt Marked at berette om forrige Uge, saa er det denne Gang desværre endnu daarligere, hvilket næppe skulde synes muligt. Juli og August Tonnage er i mange Markeder slet ikke til at placere, selv ved at gøre betydelige Indrømmelser, og et Eksempel herpaa er, at Dampere er i de østlige Farvande beordrede til England eller er gaaede til en Stillehavsplads i Ballast for at laste til Evropa til saa usle Fragter som 28/9 fra Portland (Or.) eller 17/6 à 18/9 fra Chili. Ogsaa paa Nordamerikas Østkyst er Forholdene ret fortvivlede i Øjeblikket, mange af de Fragter, som nu afsluttes, er til Røkraterer, hvad Slethed angaar, og med Hensyn til Efteraaret, da vil den ny Høst ifølge de sidst indløbne Beretninger sandsynligvis komme senere frem til Afskibning end fra først antaget, grundet paa stærke Regnskyl i den sidste Tid. Fra Sortehavsdistrikterne rapporteres ogsaa megen Regn i de sidste Dage, af hvilken Grund Befragterne derfra viser mindre Lyst til at engagere Tonnage, i hvert Tilfælde byder de fra 6 d. til 1 sh. mindre end for en Uge siden. Ser man hen til Østersøen, da er dette Marked fulgt med i Flovheden, og Raterne er delvis lavere. Det er altsaa sørgelige Tilstande, der nu gør sig gældende overalt paa Fragtmarkedet, og desværre ser det i Øjeblikket ikke ud til, at det snart skal blive bedre. Taalmodigt har Rederne i maanedsvist holdt deres Dampere gaaende paa bedst mulige Maade i Haab om, at August og senere Maaneder skulde give dem Kompensation for den forløbne Tid af Aaret, men alt som vi nærmer os Efteraaret, lader det til, at Chancerne for en Bedring bliver mindre og mindre; dog, alt Haab er endnu ikke ude, og det vilde kun være glædeligt, om den med saa megen Længsel imødesete Bedring snart maatte indfinde sig.

Det østlige Marked er overordentlig flovt, og Raterne har en nedadgaaende Tendens. Calcutta har sikret sig August Tonnage til saa lave Rater som 15/6 én, 16/3 to Havne U. K. eller Kont., medens Kurrachee betaler 12/ til én udsøgt Havn pr. Juli/August. For Ris sluttes yderst lidt, og sidst betalte Rate er 16/ fra Rangoon til Levanten eller Hamburg. Sukkerfragterne fra Java er atter en Shilling lavere, idet der kun betales 20/ pr. Juli/August til U. K. eller Forenede Stater.

Sortehavet, Azoff og Donauen har ikke meget at byde paa for prompt, og ligeledes pr. August og senere Terminer er Begæret langt mindre end for et Par Uger siden. Fra Odessa er sidst betalt 8/ pr. August til London, Hull eller Rotterdam, men det er tvivlsomt, om dette kan gentages. Sulina har været mest aktiv og har betalt 7/9 N. C. eller „any“, 8/3 Hamburg for prompt, medens der pr. Septbr./Oktober kan betinges 2/6 à 3/ mere. Azoff er stille paa Basis af c. 11/ N. C. eller „any“ pr. August/Septbr. for passende Tonnage; Donauen er ogsaa mat og har betalt 9/9 „any“, 10/3 Hamburg for prompt, 2 sh. mere pr. August/15. Septbr.

Middelhavet har ikke stort andet end Erts at byde paa, og Raterne herfor er nærmest uforandrede. Der er saaledes sidst sluttet til 7/3 Carthagera/Maryport, 8/3 Ergasteria/Maryport, 6/3 San Nicolas/Newport, 10/ Huelva/Baltimore eller Philadelphia, alt med „free despatch“. For Fosfat er betalt 6/3 Bona/Birkenhead, og noteres endvidere 8/6 Sfax/London, 9/3 Kings Lynn, 9/6 Rendsburg. Espartofragterne er uforandrede paa Basis af 13/ fra Bona til Leith eller Boness. For Oljekager fra Marseille til Danmark noteres 13/ à 14/ pr. Ton. Fra Bilbao

betales for Erts 5/ til Middlesbro, 5/1½ Stockton, 5/ Barrow, 4/1½ Cardiff, 5/ Rotterdam, 5/6 Boulogne.

Amerika er slettere end nogensinde, og der er i den Grad Knaphed paa prompte Ladninger, at flere Dampere har været nødsagede til at acceptere saa lavt som 2/9 à 2/3 pr. Ton Dødvægt i Maanedsfragt for et kortere Tidsrum i de vestindiske og nordamerikanske Farvande. Korn er næsten ikke til at faa, og de faa Laster, som har været fremme, sluttedes saa lavt som til 1/6 fra Baltimore til Rotterdam, 2/1½ fra Galveston til Antwerpen. Enkelte Bomuldslaster er sluttet til 25/ pr. September fra Wilmington til Liverpool eller Bremen. Paa Netto Charter fra Golfen til U. K. eller Kont. er gentaget 11/6 pr. Oktober og 12/6 én, 13/ to Middelhavspladser, hvorimod en prompt Damper har accepteret 3 sh. mindre for sidst nævnte Destination. Træfragterne fra Golfen er lavere paa Basis af 75/ à 80, alt efter Dampereens Størrelse og Destination. Fra de kanadiske Pladser er Begæret ringe; der er sluttet til 32/6 St. John/Glasgow pr. Juli, 41/3 Miramichi/Englands Vestkyst pr. Septbr.

La Plata viser atter denne Uge en Nedgang baade for prompt og senere Lastning, og da Beretningerne lyder ugunstigt, er der ikke meget Haab om en snarlig Bedring. En prompt Damper har accepteret en saa elendig Rate som 10/ fra San Lorenzo til Manchester, og der er endvidere sluttet Juli Tonnage til 12/ til U. K. eller Kont. Fra de nedre Pladser er 8/6 à 9/ det højst opnaelige.

Østersøen har ingen Bedring at opvise, men Raterne er tværtimod lavere for prompt Lastning. De russiske Pladser er overordentlig stille, men for Petersborgs Vedkommende ventes det, at Tilførslerne baade af Korn og Træ snart bliver større, og vil dette forhaabentlig bevirke en Bedring, ikke alene derfra, men ogsaa fra andre Pladser. Imidlertid er Raterne for prompt Lastning fra St. Petersburg 1/0¾ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, og for Træ fra Kronstadt er sluttet til 18/ D/B. til Grangemouth, 18/6 Hull, 20/ London. I Riga er Ladninger overordentlig knappe; Korn og Hør findes ikke for Tiden, og for Træ betales højst 19/ à 20/ D/B. Grimsby eller Hull, Frs. 27 Antwerpen, Dunkirk eller Ghent, Frs. 28 Rouen, 6/ Sleepers til Grangemouth, 6/3 à 6/6 Holland. Libau har intet Korn i Øjeblikket, men for Pitprøps kan faas 9/6 pr. Load til Boness eller West Hartlepool. Fra Botten er betalt 25/6 à 26/ for Pulpwood fra Jacobstad til Cardiff, 23/6 Props Uleåborg/West Hartlepool, Frs. 37 D/B. Skellefteå/Cherbourg, og noteres der Hfl. 13½ D/B. B. Umeå/Amsterdam, Hfl. 13 Sundsvall/Rotterdam, 22/ Hernösand/Aberdeen. For Erts fra Oxeløund til Rotterdam eller Emden er sidst betalt 4/6.

Kulfragterne er til Trods for de usle Hjemfragter igen lavere i de fleste Retninger, og navnlig er Raterne til Østersøen under al Kritik. Fra Forthet sluttet meget lidt nu, da hele næste Uge bestaar af „holidays“, men naar disse er forbi, bliver det maaske bedre. Imidlertid er de sidste Afslutninger som følger: 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 4/ Stockholm, 4/3 Ahus, 4/6 Norrkøping, 3/10½ à 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/9 à 5/ smaa danske Provinshavne, 3/10½ Swinemünde, 4/ Neufahrwasser, 4/3 Kiel, 4/9 Rostock. Fra Tynen betinges 3/9 Kjøbenhavn, 3/9 à 4/ Stockholm, Pillau, Swinemünde eller Riga, 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, men flere større Baade til sidst nævnte Plads har endog accepteret 3/6. Fra Cardiff er sidst betalt 4/3 Stettin, 4/6 Kronstadt, 4/ Hamburg, 5/9 Genua, 5/6 Piræus, 6½ Frs. Algiers, 5/3 Port Said, 5/9 Alexandria, 6/4½ Ternerifa, 13/6 à 13/9 Buenos Ayres eller La Plata.

D'Hrr. Henschell & Co., Barbados, skriver under 21. Juni som følger:

Vor sidste Beretning var dateret d. 24. Maj 1902. De ophobede Lagre af Sukker paa Øen blev hurtigt transporteret bort i Løbet af de sidste 4 Uger og har ogsaa givet Beskæftigelse for nogle faa Dampere udenfor de regelmæssige Turbaade, men til uforandrede Rater.

Efterspørgslen efter Sejlskibstonnage holder sig stadig indenfor beskudne Grænser. Et limiteret Antal passende Smaaskibe kan placeres med forskellige Produkter til De forenede Stater og Kanada, og saadanne Smaaskibe under amerikansk Flag har det været vanskeligt at skaffe. Evropæisk Tonnage har der ikke været særlig stor Efter-spørgsel efter; i enkelte Markeder er Raterne højere som Følge af den fremskredne Sæson. Pitch Pine og Naval stores Fragterne baade til Syd-Amerika og Evropa er ikke videre høje, medens Raterne for Pitch Pine i det vestindiske Marked er gaaet op til \$ 10, grundet paa Knaphed paa Tonnage. Sukkerhøsten nærmer sig nu sin Slutning; der er maaske endnu omkring 5,000 Tons, som ikke er solgt, medens der er disponeret over al Melassen og sluttet Kontrakter angaaende Afskibningerne. Helbredstilstanden paa Barbados og omliggende Øer er god. Der er sluttet som følger: Trinidad/London 30/ og 20/ pro mille Kokosnødder, Barbados/Montreal \$ 3.75 pr. 110 Gallons Melasse i Kasser, Porto Rico/Quebek \$ 3¼ pr. 110 Gallons Melasse i Kasser, Cuba/Kanalen f. o. 37/6 pr. 50 Kbf. Cedar og Maghonitræ, Guadeloupe/Nantes Frcs. 40 pr. 1,000 Kilos Sukker i Fustager.

Den internationale Søfartskongres

aaabnedes d. 9. ds. her i Byen og afsluttedes d. 14. ds. Regeringerne i Belgien, Frankrig, Grækenland, Tyskland, Ungarn, Italien, Monaco og Portugal havde sendt officielle Repræsentanter, ligesom den danske Regering var repræsenteret. Forhandlingerne lededes af M. Charles Roux, Præsident for l'Association internationale de la Marine. Kongressen behandlede en Mængde forskellige Spørgsmaal, der dog ikke alle direkte vedrørte Søfarten; en Del angik Fiskeri, Havundersøgelser m. v. Af Spørgsmaal vedrørende Søfarten behandlede følgende:

Kongressen anbefalede en international Konferance om Karantænebestemmelser og sanitære Forholdsregler mod Pesten og en international Kommission til at overveje Spørgsmaalet om ensartet Lanterneføring for Fiskerifartøjer.

Der forelaa om det meget omdebatterede Spørgsmaal om Kommandoen til Røret et trykt Foredrag af Kommandør P. F. Giødese, der giver en klar Fremstilling af Spørgsmalets Historie og udtaler sig for, at Kommandoordene bør betegne den Side, til hvilken Rattet og Skibets Bov skal drejes; Kommandøren anbefaler en international Ordning, der accepterer de engelske Kommandoord „Right“ og „Left“, „Hard Right“ og „Hard Left“. Foredraget gav Anledning til en livlig Diskussion, under hvilken de forskellige, vel kendte Synspunkter gjordes gældende, og der vedtoges sluttelig følgende Resolution:

„Kongressen anbefaler indtrængende at antage et fælles System for Kommando til Rørgængerne, hvorved nævnes den Side, til hvilken Skibets Bov skal vendes. Kongressen opfordrer Regeringerne i de forskellige maritime Stater til at indlede Forhandlinger om dette Spørgsmaal paa den bedst mulige Maade.“

Kommandør G. Holm, Direktør for det danske Søkortarkiv, holdt et Foredrag om Fyr- og Taagesignaler og foreslog Indførelse af et fælles System for Fyr- og Taagesignaler. En Resolution herom vedtoges.

Kaptajn Jacob Holm holdt et Foredrag om Lanterneføring (Regulation lights) og foreslog at søge følgende Regler gennemførte:

1) Lampernes Intensitet i de forskellige Lanterner skal ikke være mindre end 12 Lys' Styrke; 2) alle Regulations-Lanterner skal forsynes med Fresnel-Lindser; 3) Sidelysene skal bæres af Skærme, der stadig holder dem vandrette; 4) alle Lanterner skal undersøges og

stemples af en Autoritet; Stømpet skal være fælles for alle Lande. — En Resolution, der i det væsentlige tiltraadte Tanken i disse Forslag, vedtoges.

Om Forsøgsbassiner og den Frondeske Metode til Bestemmelse af Skibsmodstanden forelagdes en Del tilfredsstillende Resultater, og der vedtoges en Resolution om den størst mulige Offentlighed med Hensyn til saadanne Resultater, der har stor Betydning for Handelsmarinen.

Om Oprettelse af et internationalt Søfartsbureau førtes en interesseret Diskussion. Den sluttede med Vedtagelsen af følgende Resolution: 1) At der etableres en Overenskomst mellem Søstaterne angaaende gensidig Udveksling af officielle Dokumenter vedrørende Handelen til Søs; 2) at der til den Ende etableres et internationalt maritimt Bureau med den Opgave at modtage, samle, ordne og offentliggøre de Love, Forordninger etc., som angaar Handelen til Søs, Politiet til Søs og i Havn etc.; 3) at det overdrages den internationale maritime Associations permanente Kommission at udarbejde et Udkast til international Overenskomst om Oprettelse af det nævnte Bureau og til Reglement for Bureauet; 4) at den internationale maritime Associations Repræsentanter retter deres Bestræbelser paa at bevæge de interesserede Regeringer til at acceptere disse Udkast og paa at bevirke Sammenkaldelsen af en diplomatisk Konferance til Stadfæstelse af disse Udkast.

Om Tonnage-Beregningen vedtoges følgende Resolution: „I Betragtning af, at den Forvirring, som for Tiden hersker i de forskellige Lande i Anvendelsen af det saakaldte internationale eller Moorsom-Tonnage-System, der er baseret paa Skibets Kubikindhold med visse Fradrag, giver Anledning til store Ulemper for hele Søfarten og til betydeligt pekuniært Tab i den internationale Konkurrence for et stort og voksende Tal, særlig af Redere, udtaler Kongressen, at Spørgsmaalet om en effektiv og praktisk Reform af Tonnage-reglerne og Fastsættelsen af Tonnage i højeste Grad fortjener de forskellige Regeringers Opmærksomhed. Som en Anvisning, der kan føre til en endelig Løsning af de tekniske Spørgsmaal, udtaler Kongressen Ønsket om, at et Maalesystem, baseret paa Skibets ydre Rumfang, undersøges, saavel hvad Principet som hvad Enkeltheder angaar, af en sagkyndig Kommission, hvis Medlemmer udpeges af de forskellige søfarende Stater med det Formaal at naa til en Basis for kommende diplomatisk Konvention vedrørende Vedtagelsen af virkelig ensartede og retfærdige Maale- og Tonnage-Regler.“

Kongressen udtalte Ønsket om, at Regeringerne vil tillade Anlæg af Stationer for traadløs Telegrafering paa Kysterne efter et ensartet System.

Kommandør N. Jacobsen af Kjøbenhavn holdt et Foredrag om Skibsejeres Ansvar for Skibe i Tilfælde af Kollision, i hvilket han gav en Fremstilling af de forskellige Retsregler, der anvendes paa dette Omraade, og udtalte sig for en Ordning, der gør Skibsejeren ansvarlig med Skib og Fragt, dog ikke ud over et bestemt Beløb. Der vedtoges en Resolution om Ønskeligheden af en international Konferances Indkaldelse til Behandling af Spørgsmaalet om Affattelse af de Bestemmelser, der indføres i Konnossementer, deriblandt ogsaa Bestemmelser om Afladernes Ansvar.

Der vedtoges en Resolution om, at der ved international Konvention træffes Bestemmelser om Søterritoriet, baade med Hensyn til Staternes Raadighed derover og med Hensyn til dets Udstrækning.

Skibsinspektør Tegner holdt et Foredrag om de danske Dampfærger og Ingeniør Alb. B. C. Hansen om Rørkedlernes Betydning for den moderne Skibsfart.

Kongressen udtalte sig for Dannelsen af en international Forening til Rotternes Udryddelse med Hovedsæde i Kjøbenhavn.

Det besluttedes at henvende sig til Anthony

Pollocks Arvinger om at stille Renterne af den Pollockske Præmie for Redningsapparater til Raadighed for Opfindere af mindre Redningsapparater.

Dr. Ehlers fra Hamburg foreslog en Henvendelse til den danske Regering om Anlæg af en Nødhavn ved Bornholm, men Præsidenten afviste Forslaget som liggende udenfor Kongressens Kompetance.

Kongressens Forhandlinger fulgtes med megen Interesse, og der fremkom vægtige Indlæg i de forskellige foreliggende Spørgsmaal. Den gav Anledning til nogle større, meget vellykkede Festligheder.

Maanetabellen.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Redaktionens Bemærkning til min Artikel om Maanetabellen skal jeg blot anføre:

Redaktionen finder ikke noget mærkeligt i, at to Forfattere omtrent samtidig har faaet samme Ide og realiseret den, hver paa sit Grundlag. Det gør jeg heller ikke, og det vil ses, at jeg ikke med et Ord omtaler det i min Artikel; dog maa jeg sige, at jeg finder det temmelig mærkværdigt, at tre Forfattere omtrent samtidig har kunnet faa samme Ide, og det vil den ærede Redaktion sikkert give mig Ret i. Kort Tid efter Tuxens Tabel fremkom jo nemlig en lignende af Hr. Kaptajn Clausen. Alene det, at tre af vore mest fremragende Kapaciteter paa Navigationens Omraade altsaa omtrent samtidig faar i Sinde at udarbejde en saadan Tabel, synes mig værd at lægge Mærke til.

Endvidere maa jeg indrømme, at jeg ikke synes Sagen er i Orden, fordi Hr. Schwartz i sit Forord begrundet, hvorfor han først fremkommer med sin Maanetabel nu, naar han i samme Forord skriver, at de nødvendige Størrelser maatte skabes, skønt der i Forvejen var udgivet to lignende Tabeller. Folk, som ikke kender de andre Tabeller, maa jo tro, at Hr. Schwartz er Opfinder og Skaber af Maanetabellen, og det synes mig at være Uret.

Endelig bemærker Redaktionen, at „Ideen“ sikkert er langt ældre, end jeg mener. Hvem véd det? Der er i alt Fald intet fremkommet i den Retning, saa der er al Sandsynlighed for, at den ikke er det. Det er sikkert kun den besværlige Højderettelse, der har afholdt mange fra at anstille Maaneobservationer, og hvis „Ideen“ havde været saa gammel, er det yderst mærkeligt, at ingen tidligere har realiseret den, da man dog i vor Tid med Glæde griber enhver Lettelse, som bydes. Den ærede Redaktions Bemærkning om, at den „Ide“ sikkert har paatvunget sig enhver, blot nogenlunde vel begavet Elev, forekommer mig at minde stærkt om Columbus's Æg.

Saa vidt jeg véd, plejer man at tilskrive den Mand, som først realiserer en Ide eller Tanke, Æren derfor, og man plejer jo sjældent at spørge om, hvor mange andre, der muligvis samtidig har haft samme Tanke; disses Tal vilde i de fleste Tilfælde sikkert være overmaade stort. Efter dette Princip er det altsaa d'Err. Tuxen, hvem Maanetabellens Fremkomst maa tilskrives.

X.

Vi anser ikke Spørgsmaalet for saa betydende, at der fra vor Side er Grund til en fortsat Diskussion om det.

Red.

Skibsafgifter i danske Havne.

Vi har modtaget følgende:

Under denne Overskrift findes i Deres ærede Blad for d. 3. Juli, efter „Shipping Gazette“ af 28. Juni, en

Artikel fra en Skibsreder i Hamburg, i hvilken Anledning jeg tillader mig at udbede mig Plads for nedenstaaende Berigtigelser for Nykjøbing F.s Vedkommende, hvilke „en Skibsreder“ vil finde i Overensstemmelse med sin Afregning herfra:

Den omhandlede Damp, S. S. „Emma“ af Hamburg, der med en Ladning af ca. 3,100 Tons, havde et Dybgaende af 24 Fod, maatte, som bemærket, losse omtrent Halvdelen af Ladningen i Lægtene for at kunne flyde op til Nykjøbing F., hvortil der kun er 19 Fod Vand. Letningen foregik for største Parten paa aaben Kyst, ca. 16 Kml. fra Byen, og derfor betaltes af Skibet 11 d. pr. Ton à 1000 Kg., heri indbefattet daglig fri Befordring pr. Damp af Losningsmandskab til og fra Skibet, ligesom fri Passage for Skibets Repræsentant, dets Kaptajn, Mægler etc., alt fra og til Nykjøbing F. For Losning i Havnen betaltes 7 d. pr. Ton à 1000 Kilo + Kr. 16 i Leje af Blokke til Oprigning af Lossegrej, da saadanne Blokke ikke fandtes om Bord.

Til Udlosning havde Skibet ialt 9 Dage, hvoraf benyttedes de 8½, og dersom Skibets Dampspil ikke havde været i en saa elendig Forfatning, at mindst et af dem ad Gangen var ubrugeligt under Losningen, var der kun bleven brugt 8 Dage. Det ser derfor mærkeligt ud, at Rederiet skriver om 10 Dages Ophold uden Godtgørelse; heri maa det altsaa medregne en mellem-liggende Søndag og en Dag efter endt Losning, hvor Skibet ventede paa delvis ny Besætning fra Hamburg.

Med Hensyn til den store Opofrelse, der omtales for at blive fri for at gaa til Bandholm, saa betaltes derfor af Skibet Kr. 400 + én Lossedag. De direkte Udgifter til Havnepenge, Lodspenge etc. ved Forsejlingen havde andraget ca. 500 Kr. + én Dags Sejlads, saa Opofrelsen fra Rederiets Side kan dog næppe regnes for overdreven stor. Efter dansk Maade at regne paa synes det nærmest at have været en Fordel for Rederiet af 100 Kr. + en Dags Kulforbrug.

S. S. „Emma“ havde en Fragt af 10/ pr. Ton fra Odessa med Forpligtelse til at anløbe to danske Havne, og at en saadan Rate i Virkeligheden maa bringe Tab, særlig for gamle Baade af S. S. „Emma“s Type, kan vist alle blive enige om, ligesom en Rate af 12/6 pr. Ton ikke var for meget. Dette tror jeg imidlertid „en Skibsreder“ bedre vil kunne opnaa ved at lægge sine gamle Baade op til bedre Tider for Skibsfarten, end ved at lade sin Vrede over mislykkede Spekulationer faa Afløb i vildledende Bladartikler.

Med Højagtelse

Otto Sætoft.

Dampskibsekspeditør og Stevedore,
fhv. Dampskibsfører.

Nykjøbing F., i Juli 1902.

Ugens Havarier.

Victor, Barkskib af Rudkjøbing, er totalt forlist ved Sant Anna; Mandskabet reddet og indkommet til Sant Anna Skibet var bygget i 1874 og maalte 383 Netto Tons.

Apollo, Sk. af Marstal, har d. 7. ds. været i Kollision med en Lægtter ved Stettin. Lægtteren maatte bjærges ind til Ziegenort. Skonnerten maatte returnere til Stettin med knækket Bogspryd og beskadiget Stævn.

Elisabeth, russisk Skonnert, har d. 8. ds., paa Rejsen fra Libau til London med Træ, været paa Grund paa Salt-holm, men er kommen flot ved egen Hjælp.

Britannia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 7. ds. været paa Grund ved Fjæderågg; er senere bragt flot og indslæbt til Holmsund, er der undersøgt og fortsætter Rejsen.

Roehampton, Dpsk. af London, paa Rejsen fra Hjemstedet til Stockholm med Kul, er d. 9. ds. kommet paa Grund paa N. V. Siden af Hveen og er blevet meget læk. Agterenden af Skibet er fuld af Vand. Besætningen er gaaet i Land paa Hveen; Sviters assisterer.

Fulvia, 3-m. Skonnert af Thurø, paa Rejse fra Råfso til Charlestown, har d. 10. ds. været i Kollision med Barkskibet Elin af Mariehamn imellem Ystad og Smygen. Skonnerten, som fik nogle Skader over Vandet, er ankommen til Helsingør, hvor den er gaaet til Ankers. Elin fortsatte Rejsen.

Rock City, Barkslib af Mariehamn, paa Rejse fra Söderhamn til Southampton med Træ, har d. 10. ds. været paa Grund paa Lappegrunden; er bragt flot af Bjægningsdamperen Bien og indbugseret til Helsingør.

Verdande, 3-m. Skonnert af Fanø, er paa Rejsen fra Westport til Papeete med Kul strandet ved Papeete. Mandskabet og en Del af Lasten er reddet. Skibet er Vrag. Skonnerten maalte 299 Netto Tons og er bygget i 1884.

Anna Cæcilie, Sk. af Limhamn, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Kolding med Trælast strandet ved Råfnæs og er løben fuld af Vand; Masterne ergaede over Bord.

Ganger Rolf, 3-m. Skonnert af Christiania, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Brest til Hjemstedet i Ballast, strandet ved Fjand (Ringkjøbing Distr.). Mandskabet, 8 Mand, reddedes ved egen Hjælp.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er et nyt Dampskib løbet af Stablen, bygget til Dampskibsselskabet Argo i Bremen. Dets Dimensioner er: Længde 417', Bredde 49', Dybde fra Kølens Overkant til øverste Dæk 30' 8". Skibet faar en Quadruple Maskine af 2,400 ind. H. K. Det fik Navnet Louisiana

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Kronstadt 13. Juli, ank. til St. Petersborg 13. Juli. — Frode, Wrisberg, afg. fra Abo 26. Juni, ank. til St. Nazaire 4. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Kbhvn. 2. Juli, ankom til Wasa 6. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rouen 12. Juli, ank. til Sunderland 15. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra West Hartlepool 14. Juli, best. til Kbhvn. — Skjold, Schmidt, afg. fra Newcastle 4. Juli, ank. til Riga 10. Juli. — Knud II, Hansen, afgik fra Rouen. 11. Juli, best. til Blyth. — Ragnar, Holst, afgik fra Rahja 11. Juli best. til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra Sunderland 8. Juli, ankom til Stettin 11. Juli. — Dan, Tofte, afgik fra Libau 16. Juli, bestemt til Rotterdam. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Juli, bestemt til Dunkerque. — Danmark, Kraemer, afg. fra Kronstadt 13. Juli, ankom til Riga 14. Juli. — Olaf, Petersen, afg. fra Jakobsstad 5. Juli, ankom til Dunkerque. 13. Juli. — Svend II, Risø, afgik fra Lovisa 11. Juli. best. til Antwerpen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Mezane 11. Juli. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Sunderland 12. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Kronstadt 11. Juli, best. til Ghent. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afg. fra Blyth 12. Juli, bestemt til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra London 12. Juli, bestemt til Grangemouth. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pugwash 11 Juli, best. t. Preston. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kapstaden 20. Juni, best. til St. Vincent f. O.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Swinemünde 14. Juli. — Kamma, Løffler, afg. fra Burntisland 14. Juli. — Helga, Lagesen, ank. til Rouen 15. Juli. — Martha, Jørgensen ank. til Rouen 14. Juli. — Elna, Møller, ank. til Ghent 14. Juli. — Therese, Pedersen, afg. fra Sundsvall. 11. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afg. fra St. Ybes 15. Juli, bestemt til Holland. — Væring, Krohn, ank. til Antwerpen fra Archangel 13. Juli.

Nordsøen. Nordland, Petersen, afg. fra Kbhvn. 11. Juli. — England, Andresen, ank. til Velzen 13. Juli. — Holland, Lund, ankom til Boness 14. Juli. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 11. Juli. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Munksund 10. Juli.

Urania. Ekliptika, Callesen, afgik fra Blyth 12. Juli. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 10. Juli. — Mars, Nielsen, afgik fra Nykjøbing S. 11. Juli.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Kronstadt 9. Juli, best. til Honfleur. — Karen, Degn, ank. til Blyth 14. Juli.

Dania. Dagny, Lorentzen, ankom til Boston (England) 14. Juli. — Mary, Nielsen, ank. til Rouen 12. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Burntisland 10. Juli, bestemt til Kiel. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 8. Juli, ank. til Riga 13. Juli. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 10. Juli, ankom til Kbhvn. 14. Juli. — Russia, Hansen, afg. fra Swinemünde 14 Juli, best. til Riga. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 9. Juli. — Normannia, Erichsen, ank. til Dunkerque. 8. Juli.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Luleå 9. Juli, best. til Rotterdam. — Patria, Lund, ankom til Rouen 13. Juli. — Gratia, Skov, afg. fra Swinemünde 8. Juli, ankom til Riga 10. Juli.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Wearmouth 10. Juli, ank. til Aarhus 13. Juli. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 12. Juli, best. til Dordrecht. — Caledonia, Fisker, ank. til Dordrecht 12. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Demel, afgik fra Newcastle 10. Juli, best. til Kronstadt. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Ripola 3. Juli. — Frederiksberg, Jørgensen, ankom til Kronstadt 14. Juli. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Rouen 15. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Ghent 9. Juli. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kronstadt 14. Juli. — Kronborg, Eriksen, afg. fra St. Vincent 14. Juni, best. til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 12. Juli. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Cronstadt 14. Juli, best. til Yxpila. — Søborg, Fischer, ankom til West Hartlepool 4. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Cronstadt 12. Juli. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Newport 9. Juli, best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Sundsvall 10. Juli. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rouen 13. Juli. — Marselisborg, Andersen, passerede Ouessant den 12. Juli paa Rejse til Hamburg. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Ripola 12. Juli. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 4. Juli, bestemt til Middelhavet. — Ulfsborg, Hveissel, afg. fra Cardiff 11. Juli, best. til Neapel. — Vordingborg, Petersen, ankom til Ekenæs 11. Juli.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 14. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Wasa 15. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Rønne, Hintze, afgik fra Königsberg 9. Juli, ankom til Fraserburgh 15. Juli. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 10. Juli, ankom til Windau 12. Juli. — Agnete, Jensen, afg. fra Kbhvn. 8. Juli, ankom til Windau 10. Juli. — Helene, Warming, afg. fra Antwerpen 10. Juli, ank. til Methil 14. Juli. — Bornholm, Petersen, afgik fra Fredericia 10. Juli, ank. til Burntisland 14. Juli. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Kiel 11. Juli, ankom til Burntisland 15. Juli. — Hærmia, Sørensen, afgik fra Burntisland 8. Juli, ankom til Kiel 12. Juli. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 8. Juli, ankom til Newcastle 12. Juli, afgik 14. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Hartlepool 11. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 14. Juli, best. til Archangel. — Ansgar, Larsen, ankom til Libau 7. Juli. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Dunkerque 12. Juli. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 5. Juli. — Helge, Matthiessen, ankom til Newcastle 13. Juli.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Shanghai 15. Juli.

Ærs. Gæa, Knudsen, afgik 11. Juli fra Kbhvn. til Horsens.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Terneuze 15. Juli. — Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Jacobstad 11. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Råfso 11. Juli. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Gl. Karleby 15. Juli. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Burntisland 14. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Antwerpen 13. Juli. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Dunkerque 13. Juli.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Jacobstad 11. Juli.

— London, Bom, afg. fra Aarhus 12. Juli, best. til Raumo.
— Paris, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 12. Juli, best. til Jacobstad.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Torneå 14. Juli, best. til Leith. — Clara, Jensen, afgik fra Kbhvn. 14. Juli, best. til Grangemouth. — Kai, Thomsen, afgik fra Hernøsand 15. Juli, best. til Boulogne.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Riga 12. Juli. — Svend, Bennelycke, afg. fra Aalborg 15. Juli, best. til Riga.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Valencia 10 Juli, best. til Newcastle.

Sejlskibe.

Rønne. Gudmund, Borbye, ank. til Wisby 7. Juli. — Christine, Dick, ankom til Fleetwood 6. Juli. — Rolf, Hermansen, ank. til Flensborg 8. Juli. — Hermod, Grønwald, ank. til Kalmar 8. Juli. — Veset, Ølsted, ank. til Skien 10. Juli. — Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 12. Juli. — John Hintze, Jensen, ank. til København 12. Juli. — Ane Cathrine, Møller, ank. til København 12. Juli.

Svendborg. Galathea, Bom, ank. til Archangel 7. Juli. Samson, Hansen, ankom til Limhamn 7. Juli. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Stockholm 8. Juli. — Erik, Hoffmann, ank. til Archangel 7. Juli. — Hertha, Hansen, ank. til Fowey 8. Juli. — Freyr, Jensen, ank. til Fowey 8. Juli. — Thetis, Hansen, ank. til Archangel 8. Juli. — Hansine, Nielsen, ank. til Southampton 8. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til St. Davids 9. Juli. — Solon, Nielsen, ank. til Rochester 10. Juli. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Dover 16. Juli. — Gefion, Fisker, ank. til Ramsgate 10. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Københavns Red 9. Juli. — Elise, Andreasen, ankom til South Alloa 9. Juni. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Rochester 10. Juli. — Garibaldi, Olsen, ankom til Aalborg 10. Juli. — Gæa, Møller, ank. til Tynemouth 11. Juli. — Boline Marie, Hansen, ank. til Nykjøbing F. 11. Juli. — Alfrede, Wilde, ank. til til Kovda 10. Juli. — Sofie, Jensen, ankom til St. Petersborg 10. Juli. — Zampa, Petersen, ank. til Lorient 10. Juli. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Uleaborg 12. Juli. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Königsberg 11. Juli. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Kings Lynn 14. Juli. — Ring Andersen ankom til Christianssand 14. Juli. — Belona, Petersen, ank. til Portsmouth 12. Juli. — Venus, Jensen, ank. til Sundsvall 12. Juli. — Lyø, Jensen, ank. til Drøbak 13. Juli. — Rossing, Larsen, ank. til Concarneau 14. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til Perth 14. Juli. — Yrsa, Hansen, ank. til Raumo 14. Juli. — Knud, Jensen, ank. til Trouville 12. Juli. — Diana, Larsen, ank. til Yarmouth 13. Juli. — Newsky, Nielsen, ank. til Kotka 13. Juli. Heimdal, Rasmussen, ankom til Søderhamn 13. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Grimsby 12. Juli. — Valdemar, Andreasen, ank. til Uleaborg 14. Juli.

Ærø. Ruth, Eriksen, ankom 7. Juli til Aueh. — Johanne, Østermann, ankom 8. Juli til Riga. — Sylphe, Petersen, ankom 8. Juli til Norrkøping. — Freya, Østermann, ankom 6. Juli til Christianssand. — Valkyrien, Haagensen, ankom 8. Juli til Kouda (Hvidehavet). — Familien, Frederiksen, ankom 7. Juli til Isigny. — Phoenix, Christensen, ankom 7. Juli til Newcastle. — Kodan, Hansen, ankom 9. Juli til Svinemünde. — Pauline, Jørgensen, ankom 8. Juli til Frihavnen. — Hjalmar, Rosenbeck, afgik 5. Juli fra Poole til København. — Dortha, Christensen, ankom 8. Juli til Hamburg. — Fredensborg, Kisby, ankom 9. Juli til Kings Lynn. — Immanuel, Schmidt, ankom 9. Juli til Newcastle. — Skirner, Jepsen, ankom 8. Juli til Københavns Red. — Frem, Folmer, ankom 9. Juli til Sarokko (Hvidehavet). — Caroline Kock, Hansen, ankom 8. Juli til Solombal (Hvidehavet). — Salus, Bager, ankom 7. Juli til Københavns Red paa Rejse fra Kotka til London. — Juliane, Christensen, ankom 9. Juli til Dysart. — Chr. d. 9de, Christensen, ankom 9. Juli til London. — Zephyr, Hansen, ankom 9. Juli til Liverpool. — Rolf, Christensen, ankom 9. Juli til Pullike. — Margrethe, Christensen, afgik 9. Juli fra København til Sverrig. — Freden, Boye, ankom 11. Juli til St. Louis. — Hermod, Dreimann, ankom 10. Juli til Solombal. — Elna afgik 8. Juli fra Deal til Casablanca. — Enigheden, Svane, ankom 10. Juli til St. Malo. — I. A. Kromann, Christensen, ankom 10. Juli til Dunkerque. — Frejr, Kastrup, ankom 7. Juli til Granton. — Magda, Hansen, ankom 9. Juli til Warduff. — Heimdal, Eriksen, afgik 12. Juni fra Maracaibo til Hamburg. — Hebe, Clausen, ankom 29. Juni til Isafjord (Island). — Gæa, Knudsen, ankom 10. Juli til København. — Ydun, Christensen, ank. 5. Juli til Helsingborg. — Ægir, Rasmussen, ankom 2. Juli til Malpos. — Haabet, Christensen, ankom 12. Juli til Ile Tudi. — Amor, Rasmussen, ankom 11. Juli til Sundswall. — Gerda, Vilhelmsen, ankom 11. Juli til St. Johns (New Foundland). — Castor, Sonne, ankom 11. Juli til Uleåborg. — Marie, Boye, ankom 11. Juli til South Alloa. — De

tvende Brødre, Boye, afgik 9. Juli fra Charlestown til Stege. — Uffo, Grube, ankom 12. Juli til Leith. — Svanen, Møllmann, ankom 10. Juli til Københavns Red, fra Stettin til Boston. — Caroline, Christensen, ankom 10. Juli til Københavns Red, fra Mo til Charlestown. — Christian, Eschen, ank. 11. Juli til Odense. — De 8 Søkende, Boye, ank. 12. Juli til Aarhus. — Anne, Hansen, ank. 12. Juli til København. — Enigheden, Friis, ank. 13. Juli til Leith. — Marthing, Friis, ank. 13. Juli til Gefle. — Lauritz, Folmer, ank. 13. Juli til Uddevalla.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Hjelm N. Det N. for Hjelm sunkne Vrag af en Flydedok er nu bortdrevet og sandsynligvis sønderslaaet. Afmærkningen er inddragen.

Smaalands-Farvandet. Masnedsund. I den nærmeste Fremtid rejses paa Enden af Masnedsund Færgebro en Stang med en rund Skive paa Toppen, der holdt overet med Midten af Jærnbanebroen leder ind i Masnedsund V-lige Indløb.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Falsterbo. Ifølge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i Malmø er en Skonnert sunken $\frac{1}{2}$ Kml. SV. for Fyrskibet „Falsterbo“ i ca. $8\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Stormasten er 3 Fod over Vandet. En Vragvager med grønt Flag er udlagt ved Vraget.

Stockholm—Furusund. Koholm. En Stage er udsat tæt NØ. for 15 Fods Grunden, $1\frac{1}{2}$ Kbl. V. for Koholm S-Pynt.

Söderarm—Stockholm. Tjårfvæn. En Lystende, der viser hvidt, fast Fyr, er i 8 Fv. Vand udlagt 2 Kbl. S. t. Ø. fra Skæret Tjårfvæn S.-Pynt. $59^{\circ} 47' 16''$ N. Br. $19^{\circ} 22' 35''$ Ø. Lgd.

Ångermanelfven. Grusholmsundet. Det hvide, faste Fyr ved Grusholmsundet N.-Ende er flyttet 80 Alen NNØ. hen til en Duc d'Albe lige over for det andet Fyr.

Tyskland. Memel. I Fortet paa Nerungen ved Memel er oprettet en Vindsignal-Station. Signalerne vises fra en Mast, de, der ere til højre, sete fra Søen, angaa Brüsterort, de til venstre Libau.

Den 27de Juli 1902 ombyttes Fyrskibet „Stollergrund“ midlertidig med Reservefyrskibet.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Goryanov og Kap Konushin. Gorodetzki. Gorodetzki Fyr viser hvidt Et-Blink hver 5 S. Flammens Højde: 174 Fod. Synsviddens: 18 Kml. Det lyser fra N. 47° V., gennem N. og Ø. til S. 9° Ø. Rødt og hvidt vandret stribet 54 Fod højt Taarn paa Toppen af Bjerget Sozonova. Gorodetzki Taagesignal gives med Sirene, 6 Stød hver 5 Minutter, i 52 Fods Højde over Søen, fra en gul Bygning med rødt Tag, 3 Kml. N. 39° V. fra Fyrtaarnet paa Sozonova. $67^{\circ} 40' 15''$ N. Br. $41^{\circ} 2' 15''$ Ø. Lgd.

Goryanov Baake paa $67^{\circ} 1' 7''$ N. Br. $41^{\circ} 24' 0''$ Ø. Lgd. og Kap Konushin Baake paa $67^{\circ} 10' 10''$ N. Br. $43^{\circ} 49' 0''$ Ø. Lgd. ere borttagne.

Norge. Egerø. Fra den 10de Juli 1902 viser Egerø Fyr Tre-Lyn hver 20 Sekunder.

Tyskland. Elben. Kugelbake. Orlogsskibet „Otter“ ligger fortojet for og agter ud for Kugelbake, nedenfor Cuxhaven, for at foretage Sømineøvelser. Man skal gaa mindst $\frac{1}{2}$ Kbl. klar af Skibet.

Glückstadt. I Fyret paa Glückstadt N.-Moles Hoved er indsat en anden rød Vinkel fra S. 22° Ø. til S. 2° Ø.

Hamburg. Kuhvärder. Den V-ligste Duc d'Albe i den N-lige Bække ud for Kuhvärder er atter anbragt, og det røde, faste Fyr atter flyttet tilbage til den.

Weser. Einswarden—Nordenham—Dedesdorf. Paa Einswarden Aussengroden staar Bagfyret paa $53^{\circ} 30' 55''$ N. Br. $8^{\circ} 31' 22''$ Ø. Lgd. og Forfyret paa $53^{\circ} 30' 39''$ N. Br. $8^{\circ} 31' 8''$ Ø. Lgd. Flammens Højde: 62 og 33 Fod.

Ved Nordenham staar Bagfyret paa $53^{\circ} 29' 18''$ N. Br. $8^{\circ} 29' 21''$ Ø. Lgd., Forfyret paa $53^{\circ} 28' 59''$ N. Br. $8^{\circ} 29' 23''$ Ø. Lgd. Flammens Højde: 77 og 34 Fod.

Det røde Fyr ved $60\frac{1}{2}$ Km. staar paa $53^{\circ} 30' 19''$ N. Br. $8^{\circ} 30' 41''$ Ø. Lgd. Flammens Højde: 36 Fod.

Ved Adskillelsen af de to Farvand ved Nordenham ligger i 30 Fod Vand en sort og rød stribet Baaketønde med Kors paa 53° 29' 26" N. Br. 8° 10' 8" Ø. Lgd., og ved Foreningen af Farvandede nedenfor Dedesdorf, i 19 Fod Vand en sort og rød stribet Baaketønde med Kors, paa 53° 27' 31" N. Br. 8° 29' 42" Ø. Lgd.

Jade og Weser. Tønderne, som afmærkede et Telegrafkabel mellem Wangeroog og Rother-Sand Fyrtaarne, ere atter inddragne.

Fyrskibet „Borkum Riff“. Fra Fyrskibet „Borkum Riff“ gives nu Stormsignaler, dog kun om Dagen. Da Meddelelserne sendes til Skibet ved Gnisttelegrafering fra Borkum, kan man ikke ubetinget stole paa, at der afgives Borkum.

Jade. Heppenser og Vareler. Heppenser Farvand er afmærket saaledes:

Rød Stumpstønde	H/A	53° 35' 54"	N. Br.	8° 8' 19"	Ø. Lgd.
—	H/B	53° 35' 17"	—	8° 9' 3"	—
—	H/C	53° 34' 18"	—	8° 9' 52"	—
Sort Spidstønde	H/1	53° 36' 13"	—	8° 8' 42"	—
—	H/2	53° 35' 34"	—	8° 9' 18"	—
—	H/3	53° 34' 10"	—	8° 10' 5"	—

Den røde Spirtønde V ved Hovedfarvandet er ombyttet med en rød og sort stribet Baaketønde. 53° 34' 6" N. Br. 8° 10' 51" Ø. Lgd.

Vareler Farvand er afmærket saaledes:

Rød Spirtønde V/A	med Kegel.	53° 31' 2"	N. Br.	8° 10' 32"	Ø. Lgd.
Rød Spirtønde V/B	med to Balloner.	53° 30' 21"	N. Br.	8° 10' 56"	Ø. Lgd.
Rød Spirtønde V/C	med omvendt Kegel.	53° 29' 39"	N. Br.	8° 11' 16"	Ø. Lgd.

Holland. Fra 4de August til 13de September 1902 afholdes Sømmeøvelser saaledes:

I Haringvliet, c. 2 Kbl. nedenfor Hellevoetsluis. Pladsen er afmærket med Spidstønder og Stumpstønder.

I Volkerak, ud for Fort „De Ruyter“. Pladsen er afmærket med Tønder.

I Nieuwe Rotterdamsche Waterweeg, S. f. Spidstønde-Linien ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen afmærkes med røde Spidstønder langs Farvandet og mod S. med grønne Tønder.

Zuiderzee. Vraget, der laa sunket mellem Lemmer og Urk er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Enkhuisen N. En Tjalk er sunken N. for Enkhuisen, farlig for Sejladsen. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. 52° 45' 30" N. Br. 5° 18' 34" Ø. Lgd.

Fort Pampus. Fra 22. til 28. Juli 1902 afholdes Skydeøvelser fra Fort Pampus i Retningerne fra N. t. v. gennem N. og Ø. til SØ. t. Ø. i 7000 Alens Afstand. Naar der skydes, ligge Dampere ude, og Fortet og Batterierne hejse rødt Flag.

Zegat van Texel. Schulpengat. Fra 4. August—13. September 1902 afholdes Sømmeøvelser i Schulpengat, ud for Fort Kijkduin. Pladsen er paa N.-Siden afmærket med to rød og sort tærkede Stumpstønder med Kors, og paa S.-Siden med to rød og sort tærkede Spidstønder med Kors.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg og Noordergat. I Zeegat Hoek van Holland ere Stumpstønderne Nr. 1 med afkortet Kegel og Nr. 9 inddragne.

Zuiden kan nu besejles med et Dybgaende af 21 Fod. Farvandet S. for Maalsuis med 23 Fod og Hoorn med 25 Fod. I Noordergat, Zeegat van Goeree, er Dybden 11 Fod.

Maassluische Scheur. Paa Duc d'Alben lige overfor Maalsuis er nu tændt et hvidt Fyr med Formærkelser.

Zeegat van Vlissingen. Oostgat. Vraget i Oostgat har mistet Masten. En grøn Stumpstønde er udlagt ved Vraget.

England. Themsen. Tripcock Point Paa Tripcock Point er nu tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 3 $\frac{1}{2}$ S., Mørke $\frac{1}{2}$ S. 51° 30' 45" N. Br. 0° 7' 50" Ø. Lgd.

East Dudgeon og Emerson-Knolls. Omtrent 6 Kbl. N. t. v. for Emerson Knoll, der ligger $\frac{4}{5}$ Kml. N. 14° Ø. fra Dudgeon Fyrskib, er der kun 23 Fod Vand, Springtids Lavvande. 53° 18' N. Br. 0° 58' Ø. Lgd. Paa Emerson Knoll er fundet 28 Fod. East Dudgeon sorte Klokkestønde med Ballon er derfor flyttet og ligger nu i 49 Fod Vand, 4 Kbl. S. 89° Ø. fra 23 Fods Pladen. Disse Grunde hedde fremtidig East Dudgeon Shoals, og Navnet Emerson Knoll udgaar.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Somme. I Somme have Løbene forandret sig, de ere nu afmærket saaledes:

Passe N. O. er afmærket med en sort, spids Anduvningstønde A 1 med Cylinder, 50° 14' 27" N. Br. 1° 30' 52" Ø. Lgd. og med fire sorte Spidstønder A 3—A 9 og tre røde Spidstønder A 2—A 6.

Passe Ouest, som nu er Hovedløbet, er afmærket med en sort, spids Anduvningstønde Nr. 1 med Cylinder, 50° 12' 54" N. Br. 1° 30' 27" Ø. Lgd., en rød spids Anduvningstønde Nr. 2 med Kegel, 50° 12' 53" N. Br. 1° 31' 2" Ø. Lgd., fem sorte Spidstønder Nr. 3—11, og fire røde Spidstønder Nr. 4—10, samt med en hvid og rød stribet Spidstønde A ved Foreningen af Passe Ouest- og Passe N. O., og en hvid og rød

stribet Spidstønde B ved Foreningen af Passe Ouest- og det gamle Passe Sud.

Ved Passe Sud, som er ved at forsvinde, ere Anduvningstønderne inddragne. Det er midlertidig afmærket med tre sorte Spidstønder, B 1—B 5.

Chenal du Crotoy er afmærket med 2 sorte Spidstønder C 13 og C 15, og to røde Spidstønder C 12 og C 14. En hvid og sort stribet Spidstønde ligger ved Adskillelsen mellem Chenal du Crotoy og Chenal de Saint Valery.

Chenal de Saint Valery er afmærket med fem sorte Spidstønder, Nr. 13—21 og fem røde Spidstønder Nr. 12—20.

Havre. Passe NO. Spidstønden ved Passe NO., der ligger Ø. for Midten af Banc de l'Éclat, er ombyttet med en rød Spirtønde Nr. 2 med Kegel. 49° 30' 14" N. Br. 0° 3' 20" Ø. Lgd.

England. Dover. Ved Dover er Ø.-Pieren eller Commercial Pier nu fuldtørt og har faaet Navnet Prince of Wales Pier. De to hvide, faste Fyr paa dens Yderende slukkes den 14. Juli 1902, og et grønt Blinkfyr, som hver 5 Sekunder viser et Blink, tændes samtidig. Flammens Højde: 44 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Graat, cylindrisk, 43 Fod højt Taarn paa Molens Yderende.

Fra samme Dag giver Taage-Klokken To-Slag hver 5 Sekunder. 51° 6' $\frac{7}{10}$ N. Br. 1° 19' $\frac{5}{10}$ Ø. Lgd.

Dungeness SV. og Fyrskibet „Owers“ VSV. Vraget af Sejl-skibet 8 Kml. SV. $\frac{3}{4}$ S. fra Dungeness og Vraget af „Cambrian Princess“ VSV. fra Fyrskibet „Owers“ ere uskadelig-gjorte. Afmærkningen er inddragen.

Irland S.-Kyst. Waterford Harbour. Ved Waterford bygges en Bro over Barrow River, fra et Punkt $\frac{2}{4}$ Kbl. N. for Kilmokea Point i VSV.-lig Retning til et Punkt $\frac{3}{4}$ Kbl. N. for Drumdowney Point. Under Arbejdet vises to røde, faste Fyr, vandret for hinanden, fra Yderenderne af Stilladserne paa begge Sider af Floden. 52° 17' N. Br. 7° 0' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Kermorvan. La Louve. Taarnet La Louve er sort paa V.- og S.-Siderne, hvidt paa Ø.-Siden. 48° 21' 39" N. Br. 4° 46' 41" Ø. Lgd.

Brécellec. En 6 Fv. Grund er funden i 10 à 13 Fv. Vand, $\frac{1}{3}$ Kbl. V. for Pointe de Brécellec. 48° 4' 23" N. Br. 4° 39' 23" V. Lgd.

Ile d'Yeu. Paa Ile d'Yeu, mellem Saint Sauveur og Pointe de la Franche er oprettet en Signal-Station, der udveksler Signaler med Skibe. Stationens Bogstaver ere A G P W. 46° 41' 40" N. Br. 2° 19' 48" V. Lgd.

Azorerne. Faial. Horta. Den røde Tønde, som angav S.-Grænsen for Telegrafkablerne i den N.-lige Del af Bugten ved Horta, er ombyttet med en grøn Tønde, mærket „Telegraph“, med hvidt.

Canariske Øer. Las Palmas. La Luz. I La Luz Harbor er Catalina Pier forlænget og strækker sig nu $3\frac{1}{2}$ Kbl. N. 78° Ø. ud fra Kysten. Yderenden ligger $3\frac{1}{2}$ Kbl. N. 81° Ø. fra Flagstangen ved Posthuset og N. 31° V. fra det grønne Fyr paa Bølgebryderen. 28° 9' N. Br. 15° 25' V. Lgd.

Canada. St. Lawrence River. Upper Traverse. Upper Traverse Fyr er nu et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 12 S.; Lys 7 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S., Lys 1 S., Mørke 1 S. 47° 20' N. Br. 70° 16' V. Lgd.

Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscongus Bay og Meduncook River. En rød Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt S. 63° V. fra Fogler Ledge. En sort Spirtønde er i 32 Fod Vand udlagt 120 Alen S. 5° Ø. fra Gay Island Ledge. En sort Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt klos N. 1° Ø. fra Ballast Rock, ud for N.-Enden af Mc. Gee Island.

Muscongus Sound. Salt Pond Ledge. En sort Klokkestønde er i 22 Fv. Vand udlagt 2 Kbl. S. 50° Ø. fra Salt Pond Ledge, fra New Harbor Dry Ledge højre Kant i N. 26° Ø. og fra Franklin Island Fyr i S. 74° V.

South Carolina. Fyrskibet „Martins Industry“ Nr. 53 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 29. Fyrene ere uforandrede, men Taagesignal gives med Klokke.

Florida. Cumberland Sound og Fernandina Indløb. Fernandina sorte Flejstønde F er flyttet $\frac{3}{4}$ Kml. N. hen i 35 Fod Vand, fra Amelia Island Fyr i N. 49° Ø. og fra Cumberland Island S.-Pynt i N. 88° Ø. Den sorte Klokkestønde er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kml. N. hen i 35 Fod Vand, fra Amelia Island Fyr i N. 44° Ø. og fra Cumberland Island S.-Pynt i Ø.

Key West Harbor. En vandret stribet Spidstønde er i 13 Fod Vand udlagt paa en 13 Fods Grund, $\frac{1}{4}$ Kml. N. 10° V. fra Northwest Passage Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Haiti N.-Kyst. Fort Liberté. I Fort Liberté Havn ligger en 17 Fods Grund 2 Kbl. Ø. $\frac{1}{2}$ N. fra det gamle Fort Liberté.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Uruguay. Rio de la Plata. Klippen, der ved Lavvande skulde være netop over Vandet, paa 33° 15' S. Br. 52° 24' V. Lgd., er forgæves eftersøgt af et engelsk og af et amerikansk Orlogsskib. Der er paa 5 Kvadratkvartermil ikke fundet under 12 Fv. Vand. Grunden er udtaget i Kortene.

Peru. Supé Bugt. Patillos Pynt. Den 1. Juni 1902 tændes Fyret paa Patillos Pynt. Det er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 116 Fod. Synsviddens: 11 Kml. Det lyser over 96 $\frac{1}{2}$ mellem Thomas Point og Santander Point. Spejlapparat af 5. Orden.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Escobreras Fyr lyser kun fra S. 83° Ø. gennem S. til S. 78° V.

Cabo Creus Fyr. Flammens Højde er 277 Fod.

Cabo de San Sebastian Fyr formærkes hver 48 Sekunder. Lysevnen er 28 Kml.

Frankrig. Frioul. I Frioul Havn er der kun een Fortøjende F 5, c. 1 Kbl. NV. for Fyret.

Italien. Civitavecchia. Lystønden ved Yderenden af Molen ved Civitavecchia ligger 3 Kbl. N. 69° V. fra det røde Fyr paa Lazaretto Molen.

Golfo di Pozzuoli. Porto di Miseno. Bøjen ud for Pynt Scarparella er ombyttet med en rød cylindrisk Tønde, mærket „Segnale di secca“.

Østerrig-Ungarn. St. Eufemia og Lissa. Umago. Ved Umago er paa det nye Havnehoved tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys mod Byen, iøvrigt rødt Lys. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 2 Kml. 45° 26' 8" N. Br. 13° 31' 9" Ø. Lgd.

Paa Pynten St. Gregoria ved Indløbet til St. Eufemia paa Øen Ugliano, er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys over Havnen og Land, iøvrigt rødt Lys. Flammens Højde: 20 Fod. Synsviddens: 3 Kml. 44° 6' 6" N. Br. 15° 10' 20" Ø. Lgd.

Paa Enden af den nye Havnemole ved Lissa, paa S.-Enden af Halvøen St. Gerolamo, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 Fod. Synsviddens: 2 Kml. Med Storm af ØNØ. kan Fyret ikke tændes. 43° 3' 46" N. Br. 16° 11' 44" Ø. Lgd.

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

Ø.-Kysten. Røde Hav. Yedda. Paa Yedda indre Ankerplads ligger Vraget af Damperen „Alexander III“ sunket 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 64° Ø. fra den hvide Baake paa Abu Harit og i S. 69° Ø. fra Huset paa Bahri. 21° 28' N. Br. 39° 10' Ø. Lgd.

Forindien. Coromandel Kyst. Mahabalipurum. Mahabalipurum Fyr er et hvidt Blinkfyr, som hver 10 Sekunder viser Tre-Blink. 12° 36' N. Br. 80° 11' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Annam. Tourane. Den røde Spidstønde ved den S.-lige Ankerplads ved Tourane Havn er inddragen permanent.

China SØ.-Kyst. Mirs Bay. I Mirs Bay er funden en 9 Fods Klippe, fra Ø.-Enden af North Gau i S. 42° Ø., 3 Kbl. og fra Grass Island SØ.-Ende i N. 42° Ø. Paa Klippens Ø.-Sido er der stejldybt; 10 Fv. Grænsen strækker sig 1 Kbl. ud mod NØ., 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. mod Ø. og 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. mod SØ. 22° 29' N. Br. 114° 22' Ø. Lgd.

Korea S.-Kyst. Willes Gulf. En 4 Fods Klippe af ca. 1 Kbl. Udstrækning ligger ved Indløbet til Willes Gulf. 34° 52' 55" N. Br. 127° 45' 40" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Konstantinopel er erklæret for pestsmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Juli 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		100	100 $\frac{1}{2}$
Danmark		68 $\frac{3}{4}$	70
Norden		97 $\frac{1}{4}$	90
Kjøbenhavn ..		84 $\frac{1}{4}$	85
Carl		40 $\frac{1}{2}$	41
Dannebrog		83 $\frac{1}{4}$	84 $\frac{1}{4}$
Skjold		53 $\frac{1}{4}$	54 $\frac{1}{4}$
Urania		38	39
Union		89 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896		85 $\frac{1}{4}$	87
Østasiatiske		99 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{1}{4}$
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Torm		—	—
Vesterhavet	100	105	
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	85
Hejmdal		94	96
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	100 $\frac{1}{2}$
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		99 $\frac{1}{2}$	101
3 $\frac{1}{2}$ % Hussejer Kreditk.		88 $\frac{3}{4}$	89
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		90 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$
4% — — — 2. Serie ..	96	96	96 $\frac{1}{4}$
4% — — — 1. — ..		98 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.	91 $\frac{1}{4}$	91	91 $\frac{1}{2}$
4% — — — 7 —	96 $\frac{1}{4}$	96	96 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		91 $\frac{1}{4}$	93
Aktier.			
Nationalbank		145	146
Privatbank		120	120 $\frac{1}{4}$
Landmandsbank		117 $\frac{3}{4}$	118
Handelsbank		120 $\frac{1}{2}$	122
Grundejerbank		106	107
Burm. & Wain		79	80
Helsingørs Jærnsk.		—	95
Sukkerfabr.		106	106 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	107 $\frac{3}{4}$	107 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 15. Juli 1902.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.20	18.17
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.35	—

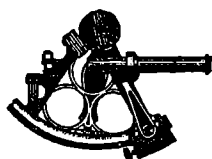
Notering paa Berlins Børs d. 15. Juli 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.75
5% Rumænske Stats	97.10
4% — — — 1890	84.50

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

„Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 2,000, „Østasiatiske“ 12,000, „Carl“ 2,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Kjøbenhavns elektr.
Dampvaskeri
anbefales.
Kemisk Tøjrensning.
Hurtigste Ekspedition.
30, Hauserplads 30.
L. Petersen.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampions' og Lys-Ballonner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.
Telf. 19523.

Jacob Svendsen's

Skibsværft,
Refshaleen.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning,
Fredericiagade 27.

Skibsbygger
Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

P. Schous

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

J. Melander,

Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Ustandsølg gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faa saa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Iseokram-
og Colonialhdl.
L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2, til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —
er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 2 Medailler og 3 Æresdiplomer.
Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Herr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,
Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

Flensborgs Skibbygning Selskab

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

Ny Carlsberg Øl.

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

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Helbreder

enhver

Sygdom.

Ny og vidunderlig heldig Metode til
at helbrede alle kroniske og lang-
varige Sygdomme.

En gratis Forsøgs-Pakke af denne mærke-
lige Opdagelse vil blive sendt pr. Post
til enhver, som skriver efter den.

Enhver, som lider af Svækkelse eller Forstyr-
relse af Funktionerne i Hjertet, Lungerne, Nyrerne,
Maven, Blodet, Leveren, Huden, Musklerne eller
Nervesystemet, bør straks skrive efter en gratis
Forsøgs-Behandling efter en ny Metode, som hurtig
vil fortrænge de gamle Maader at helbrede Syg-
dom.



Podagra, delvis Lammelse, Vattersot, Lokomo-
tor-Ataksi, Reumatisme, Neuralgi eller anden Syg-
dom, som kommer af at leve for stærkt, fjernes
hurtig og varig ved den nye Metode.

Svaghed eller Svækkelse i enhver Skikkelse,
enten hos Mand eller Kvinde, udryddes af Systemet
ved den nye Behandling.

Tæring, Bronchitis, Astma, Katarr, urent Blod,
Hjertesygdomme, Nyre- og Blæresværligheder
samt Leversyge helbredes varigt ved Doktorens
vidunderlige Midler.

Er De et Offer for nogen Sygdom eller Lidelse,
som De længe har ønsket at blive befriet for, saa
prøv en gratis Behandling fra Dr. Kidd og se, hvor
nemt det er at blive helbredet, naar de rette Mid-
ler anvendes.

Føler De Smerter, føler De Dem undertiden
utilpas, er De nedslaaet, modløs og træt, saa er
det fordi en eller anden frygtelig Sygdom ligger
skjult i Deres System.

Hvorfor da ikke skrive til Dr. Kidd, faa en
gratis Prøve-Behandling og lade ham vise Dem,
hvor hurtig De kan blive helbredet ved hans nye
Metode. Det er lige meget, hvori Deres særlige
Sygdom bestaar. Dr. Kidd vil sende Dem en
Prøve-Behandling aldeles uden Bekostning for Dem,
for at bevise Dem, at han kan udføre, hvad han
paastaar.

Skriv endnu i Dag, meddel Doktoren, hvad De
ønsker at blive helbredet for, og De vil modtage
den gratis Behandling af det med omgaaende Post.
Der er ingen som helst Betingelser. Dr. Kidd's
ædelmodige Tilbud gælder enhver, der lider af
Sygdom i enhver af dens forskellige Former.
Adresse: Dr. Jas. W. Kidd, Bales Block Nr. 1017
Fort Wayne, Ind., U. S. A. Ingen bør gaa glip
af denne storartede Lejlighed til at sikre sig Nyttens
af Doktorens seneste Opdagelser, da det jo ikke
koster ham noget.

Husk, at et Brev til de forenede Stater koster
20 Øre. Skriv Deres Navn og Adresse meget tyde-
lig, eller endnu bedre: indlæg en adresseret Kon-
volut til Dem selv, saa kan der ikke ske nogen
Fejltagelse ved Forsendelsen.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

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

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr. Heckshers.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.



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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.



Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon
2168.

FR. O. JØRGENSEN,

Telefon
2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armaturog Gas Vand,**
Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.

Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaa ende

Lauritz Andersen & Co.,

Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

LANDMANDSBANKEN

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

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

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

Telegramadr.:
"Smiths,
St. Petersburg".

Hans Smith,

Etableret 1850.

Skibsklærings- og Bøfregtningforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Som Medlem af Foreningen kan optages enhver færende dansk Skibsfører samt enhver færende Styrmand, der opfylder de i Sønæringsloven stillede Krav til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører. Medlemmer af Foreningen have Ret til Sygehjælp, ligesom der gives Understøttelse til gamle, trængende Medlemmer, der ere Medlemmer af Enkekassen. Denne sidste giver for Tiden en Understøttelse af Kr. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

P. Jørgensen

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 491. H. J. Aliphas.

H. Steensen^s

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1838).

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

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der oprævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

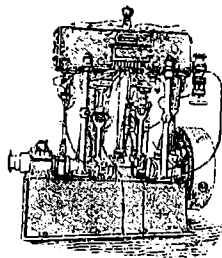
Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbehødsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.

Teknisk Forretning.

Maskinpakning og Olie.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrestavratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Joh. Føn's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. (Sluttet.) — Kjøbenhavn, den 17. Juli 1902. — Fragtmarkedet. — Den internationale Søfartskongres. — Maanetabellen. — Skibsafgifter i danske Havne. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side 20 % 20 % 40 %

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 30.

Kjøbenhavn, Torsdag den 24. Juli 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

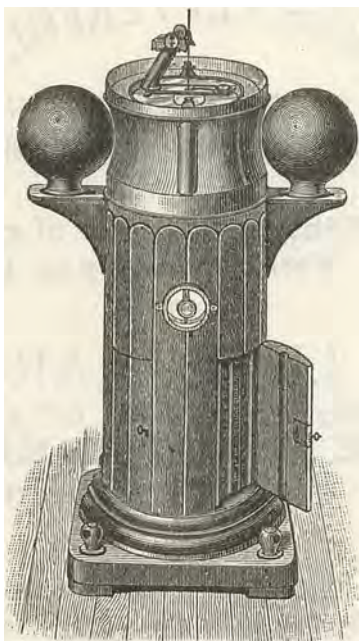
grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

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

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.
Baadskompasser
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale
Spritkompasser
med kurvet eller
flad Rose med
Græder.



Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres.

Telefon 1027.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Patent Lod-
demaskiner,
komplet.
Azimuth &
Pell-
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.
Kikkertør
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16. St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



Ustandsellig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isekyam- og Colonialhdl. **L. MICHELSEN,** Pilealle 53. — Telefon 2905.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

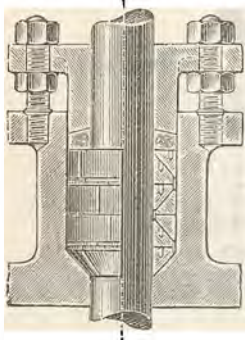
Opfinder af Renhaars Bærcævne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's» store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat. Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser. Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker. Prospekter gratis franco. Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co., Kjøbenhavn K.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art. **Største Værksteder paa Pladsen.**

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

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

Babeock & Wilcox
Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere
samt Overhedere
fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og pastrykt selve Om-
slagspapiret.

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

Kjøbenhavn, d. 24. Juli 1902.

Det udførlige Referat af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling, som vi afsluttede i vort sidste Nummer, viser, at denne Sammenkomst af Sejlskibsredere fra hele Landet paany hævdede sin fremtrædende Betydning blandt de Møder, der indenfor Skibsfarten aarlig afholdes herhjemme. I første Række maa fremhæves den Interesse, der knyttede sig til Mødet, ved at to af Rigsdagens Medlemmer, Indenrigsminister Enevold Sørensen og Folkethingsmand Th. Nielsen, overværede dette og deltog i dets Forhandlinger. Vi tror at tolke en almindelig Følelse hos Generalforsamlingens Medlemmer, naar vi udtaler dens varme Paaskønnelse af Indenrigsministerens Nærværelse og af de vægtige Bidrag, han ydede til Forhandlingerne. Tilfældet vilde, at der forelaa en Sag, der blandt Skibsredere har vakt megen Misstemning, nemlig Indenrigsministeriets Bekendtgørelse om Lanternør af 13. Marts d. A. Ministerens Udtalelser har meget bidraget til at klargøre de Motiver, der har været de ledende for Ministeriet i denne Sag, der efter den førte Forhandling foreligger langt bedre oplyst end tidligere. Paa den anden Side har Ministeren ganske sikkert af Redernes Indlæg i Debatten faaet et bestemt Indtryk af, at Spørgsmaalet ikke er saa enkelt, som det ved første Øjekast kan synes at være, men at en Bekendtgørelse som denne griber ind i andre Forhold end i Redernes Stilling overfor de offentlige Myndigheder og at Spørgsmaalene om Assuranceselskabernes og Domstolenes Stilling i paakommende Tilfælde ogsaa opstaar. Vi tror, at Forhandlingen har lagt den hele Sag klart for Dagen og at en for alle Parter tilfredsstillende Løsning nu maa kunne naas. Samtidig glæder vi os over, at Ministeren og Folkethingsmand Nielsen fik Lejlighed til at overvære den indgaaende Forhandling om andre vigtige Spørgsmaal, saaledes navnlig det om Navigationsundersøgningen, et Spørgsmaal, som vi ret vilde ønske, ved en fornuftig Omordning af Administrationen maatte blive henlagt under Indenrigsministeriet — der jo har hele Søneringsvæsenet under sig — i Stedet for som nu under Marineministeriet. Af Forhandlingerne om dette i den sidste Tid saa omdebatterede Spørgsmaal fremgik det klart, at Sejlskibsrederi-Foreningen bestemt vil fastholde Opretholdelsen af Navigations-skolerne i Provinserne, men at den paa den anden Side vil yde sin Medvirkning til, at Skolerne kan faa de bedst mulige Lærerkrafter. Vi fremhæver yderligere, at Generalforsamlingen utvetydigt erklærede, at Søfartskommissionen nu ikke længere bør staa som den Bom, der standser alle Reformen i vor Sølovgivning, men at vi maa udenom den, naar det altsaa ikke kan være andet. Endnu pointerer vi, at Forhandlingerne om i Bemandingslisterne at indføre Overenskomst med Mandskaber med Hensyn til den Tid, det skal forblive ved Skibet efter Ankomsten til Havn, førte til et, som det synes, praktisk Resultat, og at de Meddelelser, der gaves om Forhandlingerne med de tyske Rederiforeninger om Vægtgarantien i tyske Havne, var meget lovende med Hensyn til et snarligt og gunstigt Resultat. Den Stilling endelig, som Bestyrelsen indtog til Spørgsmaalene om internationalt Samarbejde mellem Rederne og om tvungen Lastelinje vil utvivlsomt finde almindelig Tilslutning.

Den afholdte Generalforsamling har sikkert været tilfredsstillende for de mange Delegerede, der deltog i den, og den vil utvivlsomt befordre Løsningen af de vigtige Spørgsmaal, den behandlede.

Paa et Møde i Hamburg oprettedes i Fjor en tysk Rederiforening, hvis Formaal er at yde sine Medlemmer retslig Assistance, noget i Lighed med Nordisk Skibsrederforenings Procesafdeling. Den fik Navnet Schutzvereins Deutscher Rheder. Vi har faaet tilsendt Foreningens Beretning for Aaret 1901, af hvilken det fremgaar, at den ved Aarets Udgang havde 114 Medlemmer med 468 Skibe og 561,420 Tons Brutto; ved Begyndelsen af 1902 har den yderligere haft Tilgang af 5 Rederier med 48 Skibe og c. 49,000 Tons Brutto. Det ses af Beretningen, at den ny Forening allerede har ydet sine Medlemmer god Assistance, for en Del ved at bilægge opstaaende Stridigheder, saa at Proces er undgaaet. Foreningen har besluttet at udfærdige en saakaldt „sort Bog“ over Befragtere, Afladere, Stuvare, Skibsmæglere, Bugserelskaber m. v., der ikke kan anbefales Rederierne at benytte. Det paatænkes fremdeles at udfærdige en Bog med Oplysninger om saa vidt muligt alle Havnepladser i Verden. Det oplyses sluttelig, at Kulkøbmændene i Stettin forsøger i Certepartierne at indføre en Klausul, der gaar ud paa, at Kurve til Losning leveres af Modtagerne for en Leje af $\frac{2}{6}$ pr. 1,000 udlossede Tons, og at Dampere, der klarer ved Swinemünde og Stettin, svarer en Afgift af 1 Penny pr. Ton af Laaten. Foreningen anbefaler Rederne at dække sig mod disse forøgede Udgifter ved at fordrø højere Fragt.

Direktør for „Det forenede Dampskibsselskab“, Konsul J. Brandt, er valgt til Medlem af Bestyrelsen for Kjøbenhavns Frihavsselskab i Stedet for Finansminister C. Hage, der fratraadte Bestyrelsen i Fjor.

I Rønne afgik i afvigte Juni Maaned en Mand ved Døden, der fortjener at mindes i danske Søfartskredse. Det var Byens forhenværende Havnefoged Hans Christian Lund. Han kom til Søs som ung og førte senere Skib i Islandsfarten. I 1883 overtog han Stillingen som Havnefoged i Rønne og beklædte den indtil i 1899 med stor Dygtighed. I en Aarrække var han Medlem af Rønne Byraad. Han nærede stor Interesse for og havde stor Indsigt i Havnens Anliggender og var en paa Skibsfartens Omraade meget kyndig Mand. Den Afdøde var en selvstændig og elskværdig Personlighed, hvis Minde længe vil bevares blandt de mange, han kom i Berøring med.

Ved Sørretten i Horsens er afholdt Søforhør i Anledning af norsk Damp „Capris“ Stranding paa Læssø Nordvestrø. Føreren, Kaptajn Hilt af Bergen, forklarede og beedigede, at usigtbart Vejr havde foranlediget Strandingen, men den vagthavende Styrmand og Besætningen oplyste, at Kaptajnen forsætlig har foranlediget Strandingen, idet han, da Læssø Fyr kom i Sigte, erklærede, at det kun var en Skibslanterne, og beordrede Styrmanden til at gaa ned med sin Kikkert; selv kastede han Skibskikkerten over Bord. Kaptajnen forlod Kommandobroen kort før Skibet stødte med fuld Kraft, og Styrmandens Raab om at bakke blev ikke adlydt. Rederiets Repræsentant, Hr. J. C. F. Jansen af Kjøbenhavn, fratog derefter Kaptajnen, der efter Mandskabets Opfattelse var enten sindssyg eller fordrucken, Komman-

doen. — „Capri“ er taget af Grunden af Svitzer; den har ikke lidt anden Skade end Tab af Straakølen.

„Fairplay“ meddeler, at det engelske Sejlskib „Glenesslin“ har fuldført Rejsen fra Liverpool til Hobsons Bay paa 77 Dage. Det blev bekendt i Fjor ved at udføre en hurtig Rejse fra San Francisco til England; seks eller syv Skibe forlod den amerikanske Havn samtidig, men „Glenesslin“ slog dem alle; dens værste Konkurrent kom 17 Dage efter den. En smuk Præstation paa Skibets nu fuldendte Rejse er, at det løb fra Liverpool til Ækvator paa 23 Dage. Paa den 48de Dag var det paa Højden af Kap det gode Haab; fra 8. Maj til 21. Maj sejlede det herfra til Kap Leeuwia og ankom til Hobsons Bay d. 25. Maj. Kap-tajn Pritchard, der har ført Skibet i de 17 Aar, det har eksisteret, beretter, at det paa den her omtalte Rejse sejlede 1000 Mil i fire Dage, hvilket svarer til en almindelig Dampers Fart.

Udenrigsministeriet meddeler os følgende den 19. Juli 1902 :

Ifølge Telegram fra det Kongelige Konsulat i Alexandria er der i Mucha ved Assiut i Øvre Ægypten forefaldet 96 Tilfælde af Kolera, hvoraf 50 med dødelig Udgang.

Gratis Hjemsendelse af Penge for danske Søfolk i Udlandet.

Fra Udenrigsministeriet er under 15. ds. ud-gaaet følgende Bekendtgørelse:

Ved de danske Konsulater paa nedennævnte Pladser kan danske Søfolk fra d. 1. September 1902 faa Pengebeløb fra 10—500 Kr. gratis hjemsendt til det danske Udenrigsministerium. Dette besørger da, ligeledes uden Udgift for Sømanden, enten Pengene indsatte paa hans Navn i Landmandsbankens Sparekasseafdeling i Kjøbenhavn eller forsendt videre med Posten til den opgivne Adressat i Danmark, være sig Sømanden selv eller hans Familie. Denne Adgang har danske Søfolk uden Hensyn til, om de er forhyrede med danske Skibe eller ikke.

De paagældende Pladser er:

Sverrig: Stockholm og Gøteborg.
 Norge: Christiania og Bergen.
 Rusland: St. Petersborg, Archangel, Libau, Riga og Odessa.
 Tyskland: Hamburg og Bremen.
 England: London, Liverpool, Leith, Hull, Newcastle o. T., Hartlepool og Sunderland.
 Holland: Rotterdam.
 Belgien: Antwerpen.
 Frankrig: Håvre, Dunkerque og Marseille.
 Spanien: Barcelona, Bilbao og Cadiz.
 Portugal: Lissabon.
 Italien: Genua og Livorno.

Østrig: Triest.
 Tyrkiet: Konstantinopel.
 Afrika: Alexandria og Cape Town.
 Asien: Calcutta, Bombay, Madras, Rangoon, Singapore, Bankok, Batavia, Hongkong, Shanghai og Yokohama.
 Amerika: Montreal, New York, Boston, New Orleans, San Francisco, Bridgetown (Barbados), Puerto Cabello (Venezuela), Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Buenos Aires, Montevideo og Valparaiso.
 Australien: Melbourne, Sydney og Wellington.

Ved Pengenes Indbetaling til Konsulatet skal opgives:

- 1) den paagældende Sømands fulde Navn; Fødested og Fødselsdag, om muligt hans danske Rullebetegnelse og Adresse i Danmark, samt Navn og Hjemsted for det Skib, med hvilket han sejler eller, hvis han er uden Hyre, det Skib, fra hvilket han sidst blev afmønstreret, og endelig det Aar og den Maaned, da henholdsvis Paamønstringen eller Afmønstringen fandt Sted;
- 2) om Pengene ønskes udbetalte ved et dansk Posthus eller indsatte paa Sømandens eget Navn i den danske Landmandsbanks Sparekasse i Kjøbenhavn. I første Fald skal endvidere angives Modtagerens Navn og Postadresse. (Som Modtager kan Sømanden, om han ønsker det, opgive sig selv med Tilføjelse af Adresse i Danmark).

Samtlige Oplysninger indføres paa Konsulatet i trykt (numereret) Ansøgningsblanket, der underskrives af den indbetalende, til hvem Kvittering udleveres.

Senest den følgende Hverdag (eventuelt med førte afgaaende Postskib) indsender Konsulen Beløbet til Udenrigsministeriet. Dette sender Pengene videre med Posten til den opgivne Adresse eller indsætter dem i Landmandsbankens Sparekasseafdeling paa Sømandens Navn.

Har Sømanden ansøgt om, at Pengene gennem Postvæsenet udbetales til ham selv, sendes de poste restante til det opgivne Posthus. De maa da afhentes der inden tre Maaneder.

Beløb, indsatte i Landmandsbankens Sparekasse forrentes med sædvanlig Indlaansrente. For Modtagelsen udstedes Kontrabog, der opbevares i Bankens Depositoafdeling (Kjøbenhavn, Holmens Kanal Nr. 12), hvor Sømanden selv kan afhente den ved sin Tilbagekomst.

Forsendelserne sker uden nogen som helst Porto eller Gebyrudgifter for Sømanden.

Hvilket herved bekendtgøres.

Denne Foranstaltning fra Udenrigsministeriets Side vil blive modtagen med særdeles Tilfredshed, fordi den, om det lykkes i stor Udstrækning at gennemføre den i Praxis, betegner et meget stort Gode for danske Søfolk. Mange af de Hyrebeløb, som disse faar udbetalte i Udlandet, kommer hverken dem selv eller deres Familie til Gode i fornøden Udstrækning. Sømanden har ikke nem Adgang til at faa dem opbevarede paa et sikkert Sted, i en Bank eller Sparekasse, og at sende dem hjem, koster ofte flere Penge, end han har Raad til at afse, og selv om han har det, trykker han sig ved denne Udgift. Saa ødsles Pengene oftest bort, og den Sans for Sparsommelighed, der har saa stor Betydning for de farende Søfolk, gaar til Grunde eller udvikles ikke. Disse Forhold kan blive forbedrede i meget betydelig

Grad, naar den farende Sømand faar at vide, at han paa et stort Antal af de udenlandske Pladser, som danske Skibe anløbe, kan gaa op i sit Lands Konsulat og derfra uden Udgift faa sine Sparepenge sendt hjem til Danmark, enten til egen Adresse, til sin Familie eller til sikker Anbringelse i Sparekassen. Men den første og vigtigste Forudsætning for, at denne Foranstaltning kan komme til at opfylde sin Hensigt, er at Søfolkene lærer den at kende og at de bringes til at forstaa, hvilket Gode der her bydes dem. Det er derfor vor indstændige Opfordring til de mange af vore Læsere, der kommer i Berøring med de farende Søfolk, at de gør disse bekendte med Udenrigsministeriets Foranstaltning, og at de gør deres hele Indflydelse gældende for, at Søfolkene benytter den saa meget som muligt. Vor Opfordring gælder naturligvis i første Række d'Hrr. Skibsførere, hvis Vejledning overfor Søfolkene vil kunne have stor Betydning for disse, navnlig saa længe den ny Ordning ikke er almindelig benyttet, og d'Hrr. Redere, der paa mange Maader kan støtte dens Gennemførelse. Vi haaber, at Udenrigsministeriets fortjenstfulde Handling saaledes maa blive et virkeligt Gode for danske Søfolk i baade danske og fremmede Skibe.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. No. ⁵/₁₉₀₂, afsagt d. 25. Juni 1902. Overretssagfører Salomonsen som Aktor mod de tiltalte: Matroserne Joseph Andrew Watt, Joseph Campbell, James Ridley og Charles Bergersen.

De nævnte 4 Matroser havde d. 30. April i Anledning af den her værende Sømandstrejke, som var dem bekendt, i Newcastle skriftlig ladet sig antage til at gaa med en Damper hertil og derpaa sejle med et af Det forenede Dampskibsselskabs Skibe som Matroser for en Hyre af 4 £ 10 shill. om Maaneden, hvoraf de fik 2 £ 5 shill. i Forskud. Der skulde gensidig ske Opsigelse med 14 Dages Varsel til Fratrædelse i en nordevropæisk Havn med fri Tilbagesendelse til Newcastle. Den 9. Maj paamønstredes de her i Byen S. S. „Nicolai II“, der skulde afsejle herfra nogle Dage senere til Rusland og senere til Amerika. Den 10. Maj om Morgenen blev de 3 engelske Matroser tørnede ud og gik ogsaa i Arbejde, om end lidt sent. Da de efter Frokost, Kl. 8, af 2den Styrmand beordredes til Arbejde, nægtede de dette og erklærede, at de ikke havde faaet Frokost nok. Bergersen sluttede sig til dem og erklærede, at han gjorde fælles Sag med dem. Kl. 9¹/₂ kom Kaptajnen om Bord og gik med 1ste Styrmand ned i Lukafet og opfordrede paany de 3 Engelskmænd til at gaa i Arbejde, hvad de nægtede, idet Bergersen atter erklærede at ville gøre fælles Sag med dem. Alle fire bragtes da i Land ved Politi. Det maa anses fuldt ud oplyst, at den Vagtmandskabet ved den Lejlighed leverede Frokost, med hvilken de andre Folk var tilfredse, ikke blot fyldestgjorde de lovbestemte Krav, men endog overtraf disse og derhos var god. Det er endvidere oplyst, at de tre Engelskmænd, inden Kaptajnen kom om Bord, delvis havde ødelagt den endnu tilstedeværende Kost. — De 3 Engelskmænd fandtes

nu ved deres Adfærd at have gjort sig skyldige i en Overtrædelse af Sølovens § 303, og det samme maatte siges om Bergersen, uagtet han ikke den Gang var til Arbejde, idet han ved sin Optræden bestyrkede de andre i deres opsætsige Adfærd og derved blev delagtig i samme.

De 3 Engelskmænd dømtes derefter til 14 Dages, Bergersen til 8 Dages Fængsel paa sædvanlig Fangekost samt til en for alle og alle for en at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ¹³/₁₉₀₂, afsagt d. 2. Juli — Dampskibsselskabet Nordsøen mod V. Lund.

En Sag om Restfragt for et Parti Hvede begæret hævet af Sagsøgeren; Indstævnte begæret sig tillagt Kost og Tæring. Sagen hævedes og Indstævnte tilkendtes 30 Kr. i Kost og Tæring.

Dom i S. S. No. ²⁴/₁₉₀₁ afsagt d. 16. Juli 1902 — Svarrer & Co. mod Det kgl. octroy. Sø-Assurance Kompagni.

Den Dhrr. Svarrer & Co. tilhørende Damper F. C. Andersen var forsikret aarsvis fra 14. Oktr. 1899—13. Oktr. 1900 hos ovenstaaende Sø-Assurance-Kompagni. Den 3. Juli 1900 gik Skibet fra Brandshamn i Sverige bestemt til Hartlepool med en Lading Brædder og Bord. Paa Rejsen havde man haardt Vejr og kastede en Del af Dækslasten over Bord, og ved en i London opgjort Despache, blev det overbordkastede, der ansattes til 10 Std. godtgjort som Havarigrosse, saaledes at Skibets Andel blev udregnet til £ 73.17.11. Rederiet henvendte sig til sine Assurandører om Erstatning af dette Beløb, men Assurandørerne vægrede sig ved at betale, hvorfor Rederiet ved Sø- & Handelsretten anlagde Sag. Det for nævnte Rejse oprettede Certeparti var overensstemmende med „Chamber of Shippings“ Certepartiform for Trælaster fra Nordevropa — „Scanfin“ — og indeholdt følgende Klausul: „I Tilfælde af Havari skal dette opgøres efter York Antwerpen Reglerne af 1890, dog at Udkastning af Trælaster (og Fragt tabt herved) for den fælles Sikkerheds Skyld anerkendes som Havarigrosse [Artikel I i Y. A. Reglerne indeholder den modsatte Regel — ingen Overbordkastning af Dækslast erstattes som Havarigrosse]. I den afsluttede Kaskopolice hed det bl. a. „Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovlige opgjorte Dispache. Tab og Omkostninger, der ikke i denne er beregnede som Havarigrosse kan ikke fordres erstattede under Paaberaabelse af, at de er Havarigrosse efter dansk Ret. Havaribidrag til Tab ved Opoffrelse af Dækslast erstattes uden Hensyn til Bestemmelse i Konventionens § 139, naar Tabet rettelig er beregnet som Havarigrosse“ og endvidere „naar det ved Certeparti og Konnossementer er vedtaget, at Dispache i Tilfælde af Havari skal opgøres efter York & Antwerpen Reglerne af 1890 bliver den i Overensstemmelse hermed paa rette Sted lovlige opgjorte Dispache, forsaavidt Rederiets og Ladningsejernes Mellemværende afgøres ved samme ogsaa at følge ved Fastsættelsen af den Rederen tilkommende Assuranceerstatning.“ Konventionens § 121 indeholder endvidere den Regel, at uanmeldte og usædvanlige Betingelser mellem Forfragter og Befragter ikke falde Kompagniet til Last, medens § 139 udtaler, at for Gods, som lades paa Dæk gives ingen Erstatning saafremt det ikke ved Forskringens Indgaaelse har været anmeldt, at Gods skulde have Plads der, og at en hos Kompagniet forsikret Reder, som efter fremmed Opoffrelse maatte betale Havaribidrag til udkastet Dækslast, ikke herfor fik nogen Erstatning hos Kompagniet, medmindre Ret dertil var blevet særlig betinget.

Af Rederiet blev det nu under Sagen fremhævet, at Havarigrosse ifølge Policen skulde afgøres efter den paa rette Sted lovlige opgjorte Dispache, og at den af dem tilvejbrogte Dispache netop opfyldte disse Be-

tingelser, da det var i Overensstemmelse med engelsk Ret at erstatte overbordkastet Dækslast som Havari-grosse, og at det var engelsk Ret, der i den nær-værende Sag maatte komme til Anvendelse.

Assurandørerne hævdede herimod, at den fore-liggende Dispache ikke var opgjort efter engelsk Ret, men efter den i selve Dispachen fremdragne Klausul om Opgørelse efter Y. & A. Regler undtagen Regel I, og at dette var uforbindende for Assurandørerne da de ikke i Overensstemmelse med Konv. § 121 og 139 var blevet gjort bekendte med og havde samtykket i nævnte Klausul. Naar Assurandørerne i deres Police havde samtykket i at betale efter en Opgørelse efter Y. & A. Reglerne da var det kun under Forudsætning af, at disse Regler fulgtes i deres Helhed, uden at der gjordes vilkaarlige Undtagelser, eftersom Reglerne var mere og mindre fordelagtige for Rederne. Den foreliggende Op-gørelse var efter Assurandørernes Opfattelse hverken sket efter engelsk Ret eller efter Y. & A. Reglerne, men kun paa et vilkaarlig vedtaget ikke for dem for-bindende Grundlag, og de kunde derfor ikke være pligtige at betale ud over, hvad dansk Ret medførte, hvorefter — Sølov § 190, 2, udkastet Dækslast ikke henføres til Havari-grosse.

Der maatte nu vel gives Assurandørerne Medhold i, at de ikke kunde være bundne ved en Opgørelse i Henhold til York & Antwerpen Reglerne af 1890, naar ikke disse var fulgt helt ud, men der uden deres Sam-tykke var foretaget Undtagelser derfra. Ikke desto-mindre fandtes Rederiet at burde have de fordrede £ 73.17.11 erstattede af Assurandørerne, idet den foreliggende Dispache, opgjort af engelske Dispachører i London, efter alt det forelig-gende maatte antages i Virkeligheden helt og udelukkende at være opgjort efter engelsk Ret*), saaledes at Dispachens Omtale af den omhand-lede Klausul i Certepartiet kun var sket for at fremhæve, at selve Certepartiets Bestemmelser netop var de samme som engelsk Ret paa det her omhandlede Omraade; da det endvidere var givet at Overbordkastning af Dæks-last efter engelsk Ret erstattedes som Havari-grosse, maatte efter det udviklede den omtalte Despache være en paa rette Sted lovlige opgjort Dispache, som Assu-randørerne i Henhold til deres Police maatte anerkende.

Det kgl. octroyerede Sø-Assurance Kompagni dømtes herefter til at betale det paastaaede Beløb £ 73.17.11 med Renter. — Sagens Omkostninger hævdedes. —

Sømandsbiblioteket for Danmark.

Foredrag af Hr. Vilh. Rasch ved „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Generalforsamling d. 5. Juli.

Gode Forhold om Bord er i alles Interesse, og det er da min, saavel af Redere som Mandskaber bekræf-tede Erfaring, at et saadant for en stor Del fremmes ved Forstaaelse af og Omsorg for de Underordnede fra de Befalendes Side. Man maa i vor Brydningstid søge at forstaa, hvad Sømandene med Billighed kunne vente, og saa frugtbar gøre Forstaaelsen i betimelig Omsorg. Det er saaledes mig personlig en stor Glæde at se Rederne tage Initiativ til Ulykkesforsikring for Søfolk og gøre det netop med den Begrundelse, at det vil

*) Fremhævet af os.

Red.

kunne fremme rolige Forhold under Udviklingen, men der er andre Ting, man ogsaa maa se at vinde mere Forstaaelse af, f. Eks. Lukafindretningen, ligesom en Sparekasse for Sømand ved Redernes Hjælp maaske praktisk kunde oprettes. Det er da ogsaa mit Haab, at den foreslaaede Kokkeskole maa blive til Virkelighed, thi det gamle Ord: „En god Kok giver et godt Skib“ holder Stik endnu.

„Sømandsbiblioteket for Danmark“ melder sig som et Led i Arbejdet for at skabe godt Forhold om Bord. Der raabes paa Udvikling og Kundskab, og det med Rette, men det maa gives paa det rette Grundlag, hvad langtfra altid er Tilfældet. Men givet ret er det en stor Hjælp for Velbefindendet om Bord. Der er saaat megen daarlig aandelig Sæd, hvor man sad i et trangt Lukaf ved en daarlig Belysning og forøvrigt ej heller havde noget ordentligt at læse; da fik daarlige Historier frit Løb, og Lukafets aandelige Luft ødelagdes. — Vi, som har med „Sømandsbiblioteket“ at gøre, har anlagt dette paa afgjort kristelig Grund, men ønske selvfølgelig paa denne Grund at yde ikke blot religiøs, men baade underholdende og oplysende Læsning. Gennem for-skellige Udtalelser fra Kaptajner og menigt Mandskab paavistes den Nytte. Biblioteket havde stiftet, og hvor skattet det var om Bord, og Rederne opfordredes til at træde støttende til, at der kunde arbejdes hurtigt frem mod Maalet: alle vore Skibes Forsyning med Bogkasser. I Løbet af 2½ Aar er man naaet til at have ialt c. 5,000 Bind, og der er udsendt 160 Kasser à 25—30 Bind (Et Eksempel paa Indholdet af Kasse No. 145 — omfattende 6 Bind religiøse Bøger, 11 Bind underholdende, 7 Bind oplysende og 3 Bind forskellige Bøger anførtes). Dette er for en stor Del naaet ved Bog-gaver fra private, men Strømmen af saadanne Gaver er synlig i Aftagen; derfor maa vi lægge Rederne denne Sag varmt paa Sinde; der er næppe Tvivl om, at den kan faa stor Betydning for det gode Forhold om Bord.

Biblioteket administreres aldeles gratis, og alt, hvad der indkommer, ønskes som frivillige Bidrag, saa et Skibs Forsyning med Bibliotek ikke skal gøres afhængig af, om dets Reder, om end de Bidragydende først forsynes, yder Bidrag. Fra det Raben-Levetzauske Fond tør vi nu gøre Regning paa en aarlig Sum af 300 Kr. og fra Jul. Skrikes Legat ventelig 200 Kr. Ialt havdes afvigte Aar en Indtægt paa godt 1,200 Kr., men en Indtægt af c. 2,000 Kr. vil være fornøden for ret at faa Fart i Arbejdet.

Paa Bestyrelsens Vegne takkede Havnefoged Ras-mussen, Nykjøbing M., for Foredraget og anbefalede varmt Bibliotekets Arbejde til Redernes Støtte.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Da Hr. H. P. Berg har erklæret ikke at tage Hensyn til anonyme Artikler, synes det mig underligt, at der i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 26 dog vanker lidt paa Hovedet til Undertegnede; trods dette vil jeg dog ikke undertegne mine Artikler, fordi jeg ikke vil, at Underskriften skal afgøre, om det er fornuftigt skrevet eller ej. En Sag som den foreliggende bør drøftes uden

Hensyn til Personen; og hvem véd om jeg, der er uddannet ved en konkurrerende Navigations-skole, ikke kunde opnaa Prædikaten „aandelig Undermaaler“, naar jeg navngiver mig, og den Titel smager ikke, selv om man er det.

Det undrer mig, at endnu har ingen Reder eller Assurandør sagt noget; det er jo netop disse, som maa være stærkest interesserede i, at de vordende Styrmand og Førere faar en lige saa glimrende og grundig Uddannelse, som Hr. Berg sikkert har faaet.

Idet jeg føler mig tilfreds med det Hensyn, der fra flere Sider er taget til min Artikel, trækker jeg mig foreløbig ud af Debatten som uimodsagt og indskrænker mig til at fremtætte følgende Forslag om Styrmands-eksamen:

„Lad første Afdeling være uforandret.

For at indstille sig til anden Afdeling forlanges, at Vedkommende har sejlet 1 Aar som Styrmand i Sejlskib og deltaget i Navigering, samt medbringer fra Rejsen et bestemt Antal udregnede Observationer.

Belast anden Afdeling med de Fag, som ønskes vedføjede de nuværende.“

Praktisk Sømandsskab har været nævnt, men mon det ikke kan udelades, da det praktiske Sømandsskab, der læres inden fire Vægge, næppe holder Stik mod Virkeligheden, selv om der manøvreres med en lille Skibsmodel i en Balje Vand.

Simon.

Fragtmarkedet.

Den i forrige Uge omtalte Slaphed gør sig fremdeles gældende overalt, og særlig paa de oversøiske Markeder er det forbundet med de største Vanskeligheder at skaffe Beskæftigelse for prompte Dampere. Beskæftigelse skal dog have, og mangen en stakkels Reder, som har holdt ud til det yderste i Haab om at faa mere ved at vente fremfor længere Tid i Forvejen at slutte til en Rate, som han straks kunde se maatte give Tab, er senere bleven daarligt lønnet for sin Standhaftighed, idet Markedet stadigt blev flovere, og hans Damper eller Dampere opnaaede kun at faa et større Tab i Stedet for et mindre. Som et Eksempel paa hvor lave Fragter, der accepteres kan nævnes, at der for nylig er sluttet en Damper til 9/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., og lignende lave Rater, som give Tusinder af Kroners Tab, ere ogsaa accepterede andre Steder. Et lille Lyspunkt i disse saa triste Forhold er, at der fra Nordamerika begynder at komme lidt Begær efter Tonnage til Korn, særlig fra Golfpladserne, hvorfra der ogsaa fragtes lidt paa Netto Charter, men Raterne ere lave, hvorfor der heller ingen Lyst er hos Rederne til at slutte i Øjeblikket. Bliver Begæret større, kommer Raterne ogsaa nok i Vejret, men om de saa ville holde sig nogen Tid eller stige i nogen væsentlig Grad, er næppe sandsynligt, da der findes en enorm Mængde ledig Tonnage, som blot lurer paa Efteraaret; dog kunde det jo tænkes, at baade Amerika og Sortehavet begge bliver store Aftagere, naar vi kommer hen i September og efterfølgende Maaneder, og saa maa andre Markeder ogsaa højere op med Fragterne. Imidlertid lader der sig intet sige med Bestemthed paa det nuværende Tidspunkt, men man maa haabe det bedste, thi Skibsfarten kan virkelig trænge til en Bedring.

Det østlige Marked har næsten intet at byde paa, og Raterne er igen lavere. Fra Kurrachee er accepteret 11/6 til én udsøgt Havn pr. August, 12/ pr. 1./15. September, medens Bombay er ganske forretningsløs, ligeledes Calcutta og Rispladserne. For Sukker fra Java til De forenede Stater er gentaget 20/, en Rate, som absolut maa give Tab. Fra Calcutta til Dundee noteres 17/6 for Jute pr. Efteraaret.

Sortehavet, Azoff og Donauen er stille for prompt Lastning, som hovedsagelig kræver middelstore Dampere, medens Baade paa 4/5,000 Tons og derover ere vanskelige at placere i Øjeblikket. Fra Sulina kan faas 7/6 til udsøgt Havn for ganske prompt Tonnage, medens der fra Odessa ved Anlægning kun betinges 6/6 à 6/9. Pr. September/Oktobre er fra Odessa sidst betalt omkring 11/6 til Vestnorge, og fra Nicolaieff pr. samme Termin 10/3 L. H. A. R. 10/9 Hamburg. Fra Azoff opnaas pr. anden Halvdel August 10/3 „any“, 10/9 Hamburg, 11/3 Bergen/Kjøbenhavn. Donauen er lavere og betaler omkring 11/6 „any“, 12/ Hamburg pr. 15. August/15. September. 1 sh. mere pr. 15. Septbr./15. Oktober.

Middelhavet er uforandret flovt, og de fleste Befragtninger er stadig for Erts, hvortil ogsaa store Baade kunne bruges. Med „free despatch“ er sidst betalt 7/6 Carthage/Maryport (4,200 Tons) Frcs. 10 Antwerpen, og med „full terms“ 7/6 Benisaf/Rotterdam, 10/ Stratoni/Baltimore, 7/3 Carthage/Rotterdam (5,400 Tons). For Fosfat noteres 6/6 Bona/Glasgow, 6/3 Birkenhead, 8/6 Sfax/London, 8/9 Kingslynn, og for Esparto 13/ fra Afrikas Nordkyst, 13/6 fra Spanien til Skotlands Østkyst. Fra Tunis til Bergen noteres 8/ pr. Ton Salt og fra St. Raphael til Rotterdam 7/ for Bauxite. Ertsraterne fra Bilbao er uforandrede som følger: 4/3 Newport, 5/ Glasgow eller Boness, 5/1½ Middlesbro, 5/ Rotterdam, 5/4½ Dunkirk.

Amerika maa siges at være lidt bedre, da der har været flere Ordre fremme de sidste Dage, men Befragtingernes Antal er stadig kun faa, baade for prompt og senere Afskibning. Paa Netto Charter fra Golfen er c. 10/6 pr. September, 11/6 à 12/ pr. Oktober/Novbr. det højst opnaaelige til U. K. eller Kont., medens 9/6 er accepteret for August Lastning. For Korn er sluttet til 2/3 pr. ultimo August fra Galveston til Antwerpen eller Rotterdam, men Tonen er fastere og der indiceres nu 2/4½ pr. August. Der sluttet næsten ingen Dampere for Bomuld og Træ fra Golfen; sidst betalte Rate er 80/ fra Pensacola til Bremen pr. August. Kulfragterne er elendige, 7/ er accepteret fra Philadelphia til Vestitalien eller Marseille. For Bomuld fra Savannah er sluttet til 28/9 U. K., 30/ Kontinentet pr. September. Fra de kanadiske Træpladser holder Raterne sig lave; 30/6 à 31/3 betales sidst fra St. John til Englands Vestkyst pr. August og 40/ fra Miramichi til Bristol.

La Plata Markedet er fuldstændig demoraliseret. For Lastning paa den nedre Del af Floden kan kun faas 6/6 à 7/, medens der fra San Lorenzo Grænsen sidst er sluttet til 9/6 U. K. eller Kont. for prompt. Fra Colastine har en August-Damper accepteret 14/ for Quebracho.

Østersøen viser fremdeles ingen Bedring, omendskønt Laster, især fra Nordbotten, ingenlunde er knappe, men det store Tilbud af Tonnage holder Raterne nede. Der er sidst betalt 21/ D/B. Kronstadt/London, 24/ Skellefteå (2 Pladser) London, 22/ Kotka/Grimsby, Frcs. 28½/2 Trangund/Ghent, og noteres endvidere 21/ Kronstadt/Grangemouth, 22/ Søderhamn/Aberdeen, Frcs. 35 D/B. B. Luleå/Ostende, Frcs. 29/30 Sydfinland/Antwerpen. Frcs. 31 pr. Favn Pulpwood Jacobstad/Ghent. Fra St. Petersburg betales for prompte Baade 1/0¾ d. Hvødebasis til London eller Rotterdam, 1/2¼ à 1/3 Antwerpen, Brake, Hamburg, medens der pr. medio August kan betinges 3/4 d. mere. Riga er uforandret og noterer 20/ à 21/ D/B. til London, 20/ Hull eller Grimsby, 6/ à 6/3 for Sleepers til Holland, Frcs. 28 D/B. til Dunkirk eller

Antwerpen, Fres. 29 Rouen. I Libau og Reval ligger Forretningerne stille, og der afskibes næsten intet. Windau betaler 35/ pr. 343 Kbf. Props til Boness eller Westhartlepool. For Smaadampere fra Sydfinland betales Rm. 21 for Brædder til Kjøbenhavn, Rm. 22/23 til dansk Provinshavn.

Kulfragterne er i alle Retninger tarveligere end nogensinde, men ikke desto mindre er Tilbubet af Tonnage stort. Fra Tynen betales 3/6 à 3/9 til Kronstadt, 4/ Riga eller Libau, 4/4¹/₂ Rostock, 3/10¹/₂ Pillau, 3/9 à 4/ Swinemünde, 3/6 Hamburg, 6 Barcelona. Paa Forthet er der „holidays“ hele denne Uge, men for Lastning efter disse kan faas 3/7¹/₂ à 3/10¹/₂ Kronstadt, 4/1¹/₂ à 4/3 Stockholm, 3/9 Luleå, 4/ à 4/1¹/₂ Kjøbenhavn, 4/3 à 4/9 dansk Provinshavn, 4/4¹/₂ Kiel, 4/6 à 4/9 Wismar, 5/ Königsberg, 4/9 Lissabon, 7/ Venedig eller Triest. Fra Cardiff er Raterne næsten overalt lavere i Ugens Løb; der betinges 4/6 til Kronstadt, 4/4¹/₂ Kjøbenhavn eller anden god dansk Havn, 4/6 à 4/7¹/₂ Stockholm, 3/9 Bilbao, 5/ à 5/6 Genua, 5/3 à 5/4¹/₂ Alexandria eller Port Said, 6/3 Venedig, 6/4¹/₂ Las Palmas, 12/4¹/₂ Rio Janeiro, 20/ Hongkong.

Ugens Havarier.

Anna Cecilie, Skonnert af Limhamn, der den 12. ds. strandede ved Refsnæs er nu Vrag. Ladningen, ca. 400 Kubikfod Tømmer, bestemt til Kolding, er indbrjergt ved Kysten.

Activ, Skonnert af Halmstad, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Aarhus indløbet læk til Helsingborg.

Nore, Barkskib af Raumo, er af Svitzers indbragt til Frederikshavn. Skibet drev paa Lasten med kappet Rigning udfor Lønstrup.

Auguste, Evert af Kalmar, har paa Rejsen fra Hamburg til Nakskov med Jordnødkager været paa Grund paa Sydenden af Langeland. Flot med Assistance af Bagenkop Bjergelav og indbragt læk til Nakskov.

Celine, Skonnert strandede d 18. ds. paa Sjællands Rev. Skibet er fuldt af Vand og har mistet Roret. Svitzers assistere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med den for „Det østasiatiske Kompagni“ paa Flensborg Skibsværft nybyggede Dampere „Prins Valdemar“ foretoges Lørdag 19. ds. en i alle Henseender tilfredsstillende Prøvefart, hvilken har sin særegne Interesse derved, at Skibet istedetfor Kul benytter flydende Brændsel. Farten under Prøveturen var 13¹/₂ Knob og Skibet afgik straks under Kommando af Kaptajn H. P. Berg til Kjøbenhavn.

Skibets Dimensioner er følgende: Største Længde 405', største Brede 49' 2" og Dybden 29' 6¹/₂".

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 14. Juli, ank. til Rotterdam 21. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra St. Nazaire 14. Juli, ank. til Cardiff 19. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Sunderland 16. Juli, ank. til Stettin 18. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, ankom til Sundsvall 21. Juli. — Skjold, Schmidt, afg. fra Riga 20. Juli, best. til Ghent. — Knud II, Hansen, afg. fra Blyth 17. Juli, best. t. Kronstadt. — Ragnar, Holst, afg. fra Rahja 11. Juli, ankom til Rouen 20. Juli. — Volmer, Riber, afgik fra Stettin 16. Juli, ankom til Riga 18. Juli. — Dan, Tofte, afgik fra Libau 16. Juli, ank. til Rotterdam 20. Juli. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Dunkerque 22. Juli, best. til Blyth. — Olaf, Petersen, afgik fra Jakobsstad 5. Juli, ankom til Dunkerque 13. Juli. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 19. Juli, best. til Rotterdam. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Wasa 16. Juli, ank. til Rotterdam 22. Juli. — Svend II, Risø, afgik fra Lovisa 11. Juli, ankom til Antwerpen 17. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Mezane 11. Juli, ankom til Hull 21. Juli. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Sunderland 18. Juli, best. til Cronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Ghent 19. Juli. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 18. Juli. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Grangemouth 17. Juli, bestemt til Cronstadt. — Russ, Rasmussen, afg. fra Pugwash 11 Juli, best. t. Preston. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kapstaden 20. Juni, best. til St. Vincent f. O.

Heimdal. Anine, Rathje, ank til Riga 18. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Rouen 22. Juli. — Martha, Jørgensen, afg. fra Rouen 22. Juli. — Elna, Møller, ank. til Sunderland 21. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Antwerpen 19. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ank. til Sharpness 17. Juli. — Orphelia, Vilhelmsen, ank. til Antwerpen 19. Juli.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra Antwerpen 20. Juli, bestemt til Malmø. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Boston 21. Juli, bestemt til Mo.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Kiel 19. Juli, bestemt til Stettin. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kbhvn. 17. Juli, ankom til Riga 19. Juli. — Russia, Hansen, ank. til Riga 16. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Boness 18. Juli, ank. til Kbhvn. 21. Juli. — Normannia, Erichsen, afgik fra Dunkerque 17. Juli, ank. til Methil 19. Juli.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Rotterdam 22. Juli, best. til Hamburg. — Gratia, Skov, afg. fra Riga 17. Juli, best. til Dordrecht.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Aarhus 19. Juli, ank. til Riga 22. Juli. — Gallia, Nielsen, ankom til Dordrecht 18. Juli. — Caledonia, Fisker, afgik fra Dordrecht 17. Juli, ankom til Burntisland 19. Juli.

Inga. Granaria, Horn, afgik fra Rotterdam 16. Juli, ank. til Neufahrwasser 20. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Tuhlolen 22. Juli. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Kbhvn. 22. Juli, best. til Calais. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Hartlepool 22. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Gamle Karleby 19. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Newcastle 18. Juli. — Jomsborg, Kühl, ank. til Uleaborg 20. Juli. — Kronborg, Eriksen, afg. fra St. Vincent 14. Juni, best. til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 21. Juli. — Skanderborg, Jensen, ankom til Jacobstad 22. Juli. — Søborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 19. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ank. til St. Petersborg 15. Juli. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 17. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Kbhvn. 19. Juli, best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, ankom til Grimsby 21. Juli. — Marselisborg, Andersen, ank. til Hamburg 16. Juli. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Trangsund 21. Juli, best. til Calais. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 4. Juli, bestemt til Middelhavet. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Neapel 22. Juli. — Vordingborg, Petersen, afg. fra Ekenæs 19. Juli, best. til Ghent.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 19. Juli. — Kallundborg, Lund, ank. til Wasa 15. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Methil 17. Juli, best. til Cronstadt. — Sjælland, Sonnichen, afg. fra Burntisland 17. Juli, ankom til Kiel 20. Juli. — Agnete, Jensen, afg. fra Windau 16. Juli, ankom til Antwerpen 22. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Libau 16. Juli, ankom til Terneuzen 21. Juli. — Ajax, Brorson, afgik fra Windau 18. Juli, bestemt West Hartlepool. — Bornholm, Petersen, afgik Burntisland 16. Juli, ank. til Kiel 19. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Fraserburgh 16. Juli, bestemt til Libau. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 19. Juli, ankom til Newcastle 22. Juli.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kbhvn. 21. Juli. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Grangemouth 14. Juli, best. til Archangel. — Ansgar, Larsen, afgik fra Libau 16. Juli, best. til Boness. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Blyth 21. Juli. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kronstadt 17. Juli, best. til Gand. — Helge, Matthiessen, afgik fra Newcastle 19. Juli, best. til Cronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Shanghai 15. Juli. — Anamba, Cortsen, afgik fra Port Said 7. Juli. — Sentis, Koren, ankom til Bangkok 12. Juli.

Ærs. Venus, Jørgensen, afgik 10. Juli fra New Orleans. — Gæa, Knudsen, ankom 17. Juli til Kbhvn. — Erindring, Hansen, ankom 19. Juli til Antwerpen.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ankommet til Boness. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. Terneuzen 22. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankommet til Dundee. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankommet til Dunkerque. — G. Koch, Jørgensen, ankommet til Tyne. — H. C. Andersen, Tilly, ankommet til Kallundborg. — Hans Tausen, Klaaborg, ankommet til Antwerpen.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Jacobstad 18. Juli, best. til Rotterdam. — London, Bom, ank. til Raumo 16. Juli. — Paris, Nielsen, afg. fra Jacobstad 21. Juli, best. til Calais.

Myron. Anna, Moyell, ank. til Leith 22. Juli. — Clara, Jensen, ankom til Grangemouth. 18. Juli. — Kai, Thomsen, ank. til Boulogne 22. Juli.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Riga 16. Juli, bestemt til Ghent. — Svend, Bønnelycke, ank. til Riga. 19. Juli.

Skjaln Hvide. Skjaln Hvide, Bjarnarsson, ank. til Newcastle 21. Juli.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Laura, Callesen, sejlet fra St. Groix 8. Juli til New York. — Prinsesse Marie, Clausen pass. Prawle Pt. 7. Juli fra Hamborg til Fremantle. — Sørine, Andersen, ankom til Guaymas 10. Juli fra Acapulco via Mazatlan. — Johanne, Thomsen ankom til Westport 2. Juli fra Reunion. — Doris Brodersen, Hansen ankom til London 14. Juli fra Timarn. — Casma, Sonnicksen, sejlet fra Filadelfia 16. Juli til Kjøge. — Tercera, Pedersen, ank. til Hamborg 16. Juli fra Rotterdam. — Mærdor, Mørck, sejlet fra New York 5. Juli til Rio Grande. — Embla, Jepsen, ankom til Madagascar 20. Juli fra Marseille. — Serapis, Laursen, indkom til Singapore 21. Juli med sygt Mandskab paa Rejsen fra Bangkok til Pisco.

Fana. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, ankom 8. Juli fra Molukkerne til St. Petersburg. — Merida, Jørgensen, ank. til New York 4. Juli fra Rio Grande. — Fides, Thomsen, ankom 14. Juli til Kjøbenhavn fra Marseille. — Anna, Hansen, ankom 9. Juli til Rochester fra Stugsund. — Elisabeth, Fischer, afgik fra Rio Grande 11. Juli til Liverpool; prajet 27. Juni af en engelsk Dampner paa 12° S. 32° W.

Svendborg. Lilly, Rasmussen, ankom til Guernsey 15. Juli. — Kirstine, Sørensen, ank. til Bogense 15. Juli. — Mercur, Lund, ank. til Peimleuf 15. Juli. — Emanuel, Bentzen, ankom til Powey 15. Juli. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Charlestown 16. Juli. — Delos, Andersen, ank. til Kjøbenhavns Red 16. Juli. — Iris, Hansen, ank. til Kjøbenhavns Red 16. Juli. — Brage, Hansen, ank. til Riga 15. Juli. — Agnete, Møller, ank. til Uleaborg 15. Juli. — Niord, Svennevig, ank. til Dværgastein Island 30. Juni. — Kirstine, Dam, ankom til Porsgrund, 15. Juli. — Triton, Nielsen, ankom til Charlestown 14. Juli. — Confidence, Mouritzen, ankom til Bridgeport 16. Juli. — Hans Emil, Hansen, ank. til Uleaborg 18. Juli. — Martha, Hansen, ank. til Poole 18. Juli. — Pallesen, Jensen, ank. til St. Brieux 17. Juli. — Adonis Andersen, ank. til Charlestown 17. Juli. — Althea, Rasmussen, ank. til Poole 17. Juli. — Roma, Jensen, ank. til Riga 18. Juli. — Union, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 19. Juli. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Skelehtë 19. Juli. — Valkyrien, Hansen ank. til Isigny 18. Juli. — Agnes, Andreassen, ankom til Umeå 18.

Juli. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Kjøbenhavns Red 19. Juli.

Ærs. Hildur, Friis, ank. 14. Juli til Bogense. — Skjold afgik 15. Juli fra Stubbeboing til Råfse. — Hansigne, Clausen, ank. 13. Juli til Yarmouth. — Hekla, Jørgensen, afg. 12. Juli fra Sundsvall. — Gloria, Fabricius, ankom 15. Juli til Langesund. — Argus, Jensen, ankom 13. Juli til Lemington. — Alf, Rasmussen, afg. 13. Juli fra Port Lous til Dunkerque. — Laurine, Kastrup, ank. 14. Juli til Alloa. — Marie, Kromann, ankom 14. Juli til Kjøbenhavn. — Albertine, Albertsen, ank. 10. Juli til Yarmouth. — Skirner, Thomsen, ank. 14. Juli til Kjøbenhavn. — Cathrine, Christensen, afg. 15. Juli fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 12. Juli til Königsberg. — Frederik & Ane, Wilhelmsen, afg. 12. Juli fra Boness til Kædeby. — Duen, Christensen, ank. 14. Juli til Nørkøping. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 16. Juli til Fowey. — Ceres, Bager, ank. 16. Juli til Dunkerque. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 16. Juli til Kjøbenhavn. — Abba, Petersen, ank. 16. Juli til Grebbestad. — Olga, Jørgensen, ank. 15. Juli til Isigny. — Norma, Albertsen, afg. 15. Juli fra Pensacola til Svendborg. — Thea, Friis, ank. 13. Juli fra Rye til Skelehtë (Sverrig). — Ansgar, Jørgensen, ank. 14. Juli til Kjøbenhavns Red fra Umeå til Gibraltar. — Theodor, Andersen, afg. 15. Juli fra Kjøbenhavn til Marstal. — Paket, Friis, ank. 16. Juli til Kjøbenhavn. — Lorentz, Levinsen, ankom 16. Juli til L'Orient. — H. C. Christensen, Boye, ank. 18. Juli til Archangel. — Fremad, Hansen, ankom 18. Juli til Rønne. — Eva, Christensen, afgik 15. Juli fra Kotka til L'Orient. — Merkur, Friis, afgik 15. Juli fra Borgå til Parnic. — Diana, Hansen, afgik 16. Juli fra Brest til St. Ybes. — Christian, Dreie, ankom 17. Juli til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, ankom 17. Juli til Frihaven. — Karen, Bager, ankom 18. Juli til Præstø. — Anne, Johansen, ank. 18. Juli til Leith. — Aerial, Andersen, ankom 18. Juli til Pont l'Abbe. — Saga, Clausen, ank. 19. Juli til Littlehamton. — Dronning Louise, Christensen, ank. 18. Juli til Pades-town. — Dannebrog, Boye, ankom 18. Juli til Brieux. — Ingolf, Nymann, ankom 19. Juli til Nieuport (Belgien). — Theodor, Andersen, ank. 19. Juli til Marstal fra Kjøbenhavn. — Diana, Hansen, ank. 21. Juli til St. Ybes. — Frederik & Ane, Andersen, ank. 19. Juli til Kædeby. — Kirstine, Kromann, ank. 17. Juli til Kjøbenhavn. — Kiana, Christensen, ank. 21. Juli til L'Orient. — Aurora, Pofær ank. 20. Juli paa Kjøbenhavns Red. — Smart, Christensen, var 12. Juli sejltærdig i Torneå til Boness. — Venus, Svane, ankom 18. Juli til Sundsvall. — Margrete ankom 18. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ankom 18. Juli til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, ank. 18. Juli til Dunkerque. — Carl, Lindegaard, ankom 16. Juli til Cadix. — Bien, Petersen, ank. 18. Juli til Kjøbenhavn. — Venus, Svane, ank. 18. Juli til Sundsvall. — Hansine, Christensen, ank. 19. Juli til Kjøbenhavn. — Christian, Dreie, afg. 19. Juli fra Kjøbenhavn til Sverrig.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 21. Juli til Lybeck fra Lysekil.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Målene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Smaalands-Farvandet. Letten V. En Rispræk er i 8 $\frac{1}{2}$ Fod Vand udsat S. for 7 Fods Pladen V. for Letten.

Farvandet Syd for Fyen. Lys-Rev og Averkang. En Rispræk er i 7 Fod Vand udsat paa Lys-Rev Ø.-Ende.

En Halmpræk er i 12 Fod Vand udsat paa Korshavn-Revtrille, og en Rispræk i 10 Fod Vand paa 9 Fods Pladen V. for Flæskholm-Flak.

Rudkjøbing-Løb. Løbet S. for Rudkjøbing er udgravet til c. 100 Alens Bredde. Afmærkningen er flyttet til Kanterne af det nye Løb.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Falsterbo. Ifølge Meddelelse fra Lods-kaptajnen i Malmø er Vraget af den $\frac{1}{2}$ Kml. SV. for Fyrskibet „Falsterboref“ sunkne Skonnert uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget c. 5 $\frac{1}{2}$ Fv. Vragvageren er inddragen.

Landsort. Viksten. Den 1ste August 1902 forandres

Viksten vekslende Fyr til at vise hvidt Hurtigblink fra c. S. 25° V. til c. S. 32° V., frit mellem Bredgrund og Sebogrund, og fra c. N. 11° Ø. til c. N. 37° Ø. frit fra N. Lök-vikshäll og Vestergrund. V. for den S.-lige Indsejlingsvinkel skal Fyret vise rødt Hurtigblink, og V. for den N.-lige Indsejlingsvinkel grønt Hurtigblink.

Öregrundsgrepen. Djursten. Djursten Fyr, der nu viser rødt Et-Blink fra N. 24° V. til N. 15° V., forandres den 20de Juni 1902 til i samme Vinkel at vise hvidt Et-Blink. Forøvrigt bliver Fyret uforandret.

Bottniske Bugt. Gefle. Den mellemste af de tre Stager med Kost ved N.-Siden af Mellanskärsrännan, hvori der nu er 17 Fod Vand, er inddragen.

Bjuröklubb Fyr N. Skötgrunnan. Paa Skötgrunnan, 7 Kml. N. for Bjuröklubb Fyr, er Stangmærket atter opført.

Finland. Ålands Öer. Korsö. Korsö Ledefyr paa Ö.-Siden af Farvandet til Kobbaklinterne brænde saa længe, Skibsfarten varer, undtagen fra 15de Juni til 6te Juli.

Finske Bugt. Porkala—Helsingfors. Ved 4 Fods Grunden Baldersgrund, 1, Kbl. S. 45° Ø. fra Öen Lilla Svartö NÖ.-Spids, er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 59° 58' 54" N. Br. 24° 29' 25" Ø. Lgd. Stagen ved Eskholms Östra 7 Fods Grund er ombyttet med en Stage, hvid foroven, rød forneden, med en opadvendt over en nedadvendt Kost. Den ligger i 21 Fod Vand. 59° 58' 55" N. Br. 24° 29' 43" Ø. Lgd.

Tyskland. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler:

Fra 4de—25de August 1902 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra 7—12 Fm. Naar der skydes, hejsses rødt Flag paa Fyrtaarnet, og Havnen er da spærret for al Sejlads. Et hvidt Flag hejst paa Fyrtaarnet betyder, at der ikke skydes den Dag.

Jerushöft. I Juli 1902 anbringes et Taagesignal til Forsøg paa forskellige Steder i Nærheden af Jerushöft. Der gives Et-Stød af 10 Sekunders Varighed hver 2 Minutter. 54° 32' N. Br. 16° 32' Ø. Lgd.

Skibsførere, som høre Signalet, anmodes om at sende deres lagttagelser til „Hafenbauinspektor in Kolbergmünde“.

Stettiner Haff. Leitholm NV. En Kahn er sunken i 19 Fod Vand, 4, Kml. NV. t. V. fra Leitholm. Vraget er afmærket med en grøn Tønde med Cylinder og om Natten med en hvid Lanterne.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Den 15de Juli 1902 ere følgende Fyrlamper forandrede saaledes:

Nesodden viser hvidt Lys fra S. 28° V., fri V. om Ildjærnet, til S. 33° V., fri Ø. om Ildjærnsflu, rødt derfra til S. 41° V. over Ildjærnsflu, hvidt derfra til S. 45° V., fri Ø. om Gaasungerne, grønt derfra over Gaasungerne til S. 50° V., hvidt derfra til S. 56° V., fri V. om Gaasse, rødt derfra gennem V. til N. 9° V., fri Ø. om Fornebolandet, hvidt derfra gennem N. til N. 37° Ø., fri V. om Østre Tangeflu og Nakholmstenen, rødt derfra over Østre Tangeflu til N. 47° Ø., hvidt derfra til N. 65° Ø., fri N. om Nesskjærgrund, grønt derfra til N. 84° Ø., fri N. om Nordre Langø.

Kallerød. Lysgrænsen S. 7° Ø. er flyttet lidt mod Ø., saa at den nu gaar netop fri Ø. om Alshustangen.

Lauskjær viser hvidt Lys fra N. 82° V. til N. 66° V., fri S. om Thorsøskjærene, rødt derfra til N. 4° V., fri Ø. om Galgeholmfluerne, hvidt derfra gennem N. og Ø. til S. 50° Ø., fri S. om Pynten paa N.-Siden af Ankerpladsen ved Singleøen, grønt derfra til S. 35° Ø., fri S. om S.-Pynt af Singleøen og Singleøgrunden, hvidt derfra til S. 24° Ø., fri Ø. om Østre Bjørneskjærgrund, rødt derfra til S. 12° Ø., fri V. om Vestre Bjørneskjærgrund, hvidt derfra til S. 8° Ø., fri Ø. om Gloraka.

Singleøen viser hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 54 Fod. Lysevnen: 10 1/2 Kml. Holdt overet med Lauskjær Fyrlampe i N. 71° V. leder den fri N. om Ramse og S. om Ramsøgrunden. 59° 6' 20" N. Br. 11° 7' 40" Ø. Lgd.

Kisteholmen viser hvidt Lys fra S. 27° Ø., fri V. om Holtskjærene, Leikeneskjærene, Sydostgrunden og de V. for denne liggende 5 Fv. Boer til S. 17° Ø., fri Ø. om Sua og Rauerbraattene.

Vittenskjul viser rødt Lys fra N. 42° Ø. til N. 72° Ø., fri S. om Rødskjær, hvidt derfra til N. 79° Ø., fri N. om Ranhausen, grønt derfra gennem Ø. til S. 9° Ø., fri V. om Svea og fri Ø. om Slepå og Lilleskovboen, rødt derfra gennem S. til S. 40° V., fri N. om Ellefsboen, hvidt derfra til S. 65° V., fri S. om Vaageboen.

Sagesund viser rødt Lys fra S. 14° Ø., fri V. om Saltnes, til S. 9° Ø., netop fri V. om Knutsvikboen, hvidt derfra til S. 5° V., netop fri Ø. om Nuen, grønt derfra gennem S. til S. 52° V., fri S. om Grunden fra det N.-lige Land i Furesund.

Raakenestangen viser hvidt Lys fra S. 47° Ø., fri S. om det N.-lige Land i Furesund, til S. 43° Ø., netop fri Ø. om Fjerdingskjærboen, grønt derfra til S. 1° Ø., fri V. om

Fjerdingskjærene og Fureskjærene, rødt derfra gennem S. og V. til N. 30° V., fri V. om Rundeskjær.

I Songvaar Fyr er anbragt en grøn Vinkel, der lyser fra N. 61° Ø., fri Ø. om Maageskjær og Lyngholmboen, til N. 48° Ø.

Kristiania. Følgende Havnefyre ere forandrede saaledes: Hegholmenn Fyr viser rødt Lys fra N. 67° Ø., fri N. om Blekøen, gennem N. og V. til S. 54° V., fri N. om Hegholmsskjærene.

Lindøen Fyrlampe viser grønt Lys fra N. 63° Ø., fri S. om Hovedøen, gennem Ø. og S. til S. 61° V., fri S. om Stangskjærabben Fyrlampe.

I Dyna Fyr er den grønne Vinkel udvidet mod V. fra S. 28° V. til S. 34° V., fri V. om Østre Tangflue, forøvrigt uforandret.

Søndre Kavringdyngen Fyrlampe viser rødt Lys fra S. 88° Ø., fri N. om Tingvallagrunden, gennem N. og V. til S. 25° V., mod Lindøen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 13de Juli. 56° 54' N. Br. 3° 17' Ø. Lgd. Et stort, drivende Vragstykke, kun lidt over Vandet.

Den 13de Juli. 51° 53' N. Br. 2° 34' Ø. Lgd. En Mast, fast i et Vrag.

Den 12te Juli. 51° 55' N. Br. 2° 46' Ø. Lgd. Vraget af et mindre Skib.

Norge. Den 15de Juli 1902 ere følgende Fyrlamper tændte og forandrede saaledes:

Brekneholmen viser hvidt Lys fra N. 49° V., fri V. om Sivertflua gennem V. til S., fri V. om Drengeskjærstangen, rødt derfra til S. 44° Ø., ind paa Tjerveneset, hvidt derfra gennem Ø. til N. 63° Ø.

Klep Fyr med Formærkelser, paa Kjelevikneset, viser rødt Lys fra S. 19° Ø. til S. 5° Ø., fri V. om Klepflua, hvidt Lys derfra gennem S. og V. til N. 11° V., fri V. om Smærstak. Flammens Højde: 46 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt Lys. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 10' 20" N. Br. 5° 23' 5" Ø. Lgd.

Koltrepynnten, Fyr med Formærkelser, viser rødt Lys fra S. 6° V., fri Ø. om Kobbernaglen, gennem S. til S. 6° Ø., fri Ø. om Grunden paa Karmøens Ø.-Side, hvidt derfra til S. 12° Ø., fri V. om Smærstak, grønt derfra til S. 44° Ø., hvidt derfra gennem Ø. til N. 3° Ø., fri Ø. om Kulorten, grønt derfra gennem N. til N. 9° V., fri Ø. om Fladeskjærene. Flammens Højde: 34 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt og 3, Kml. for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15 Maj. 59° 18' 35" N. Br. 5° 23' 5" Ø. Lgd.

Høievarde, rødt Fyr med Formærkelser, paa Ringskjær, lyser fra S. 32° Ø., fri Ø. om Kulorten, gennem Ø. og N., til N. 40° V., fri Ø. om Melandsflua. Flammens Højde: 13 Fod. Lysevnen: 4 Kml. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 19' 25" N. Br. 5° 19' 25" Ø. Lgd.

Salthus, rødt Fyr med Formærkelser, paa Sundets V.-Side, lyser fra N. 24° V., fri V. om Risøskjærene og Ø. om Vestre Storesundflua, gennem N. og Ø. til S. 12° Ø. Flammens Højde: 24 Fod. Lysevnen: 4 Kml. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 22' 30" N. Br. 5° 18' 0" Ø. Lgd.

Høievarde Fyr er nedlagt.

Ryvarden Fyr er forstærket.

Langevaag, Fyr med Formærkelser, viser hvidt Lys fra N. 11° Ø., fri Ø. om Barodden, til N. 52° Ø. fri N. om Hjart-holmen, rødt derfra gennem Ø. til S. 80° Ø., hvidt derfra gennem S. til S. 58° V., midt i Indløbet til Langevaag. Store Blegen skjuler Fyret i Farvandet fra N. 72° Ø. til N. 87° Ø. Lysevnen: 7 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt Lys.

Mosterhavn, Fyr med Formærkelser, er flyttet til Kaninholmen, og viser nu hvidt Lys fra S. 44° V. til S. 29° V., fri V. om Napholmerne, rødt derfra gennem S. til S. 10° Ø., fri Ø. om Landet paa V.-Siden af Førdespollen, hvidt derfra gennem Ø. til N. 51° Ø., fri S. om Hestholmflua, rødt derfra til N. 5° Ø. Flammens Højde: 37 Fod. Lysevnen: 7 Kml. for hvidt, 5 Kml. for rødt Lys. Hvidt Fyrhus. 59° 41' 55" N. Br. 5° 24' 5" Ø. Lgd.

I Kvamsø Fyrlampe er anbragt en rød Vinkel, der lyser fra den tidligere Lysgrænse S. 46° Ø. gennem S. til S. 24° V., fri V. om Jonarnes.

Lerholmen Fyrlampe viser hvidt Fyr med Formærkelser og er flyttet til Brækholmsskjæret ved Lerøen SV.-Pynt. Den lyser fra S. 40° Ø., fri V. om Kisteholmen, gennem S. og V. til N. 19° V., klos iland ved Seilbakken, og fri V. om Lerøflua. Flammens Højde: 19 Fod. Lysevnen: 6 Kml. Hvidt Fyrhus paa Jernsejler. 60° 13' 40" N. Br. 5° 10' 40" Ø. Lgd.

Fleslandsskjær er forandret og viser nu rødt Lys over Rognene fra S. 21° V. til S. 32° V., og grønt Lys fra S. 45° V., fri S. om Sønsteholmerne, til N. 62° V., forøvrigt uforandret.

Drevesund, paa Skomageren, viser nu grønt Lys fra S. 45° Ø. til S. 18° Ø., fri V. om Søndre Saltskaar og fri Ø. om

Lille Havneholmen, rødt derfra gennem S. og V. til N. 11° V., fri Ø. om Kjøhølmolen og Oksskallerne, grønt derfra over Kjøhølmflua til N. 2° V., hvidt derfra gennem N. til N. 10° Ø., fri V. om Drevøskjær, rødt derfra til N. 45° Ø.

I Gjeita Fyr er den SV.-lige røde Vinkel udvidet mod S. til S. 15° V., fri Ø. om Kjøhølmolen.

Tyskland. Elben. Farvandet ved Cuxhaven. Ud for Cuxhaven angives Sejlfarvandet om Natten ved Neufeld Fyrs Vinkel med Et-Lyn, som lyser ned ad Elben. For Indgaaende skal man holde Osterende Groden Fyr noget V. for Neufeld Et-Lyn, for Udgaende skal man holde Osterende Groden Fyr noget Ø. for Neufeld Et-Lyn.

Stör—Glückstadt. Vraget af Skibet „Valkyrien“ ligger nu mellem Anduvningstønderne for Stör og Glückstadt Farvand. Paa Vraget er hejst et rødt Flag og om Natten en rød over en hvid Lanterne.

Holland. Zeegat van Terschelling. Oost Meep. I Oost Meep er Spidstønde Nr. 3 med Kors flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. 53° 18' 57" N. Br. 5° 23' 29" Ø. Lgd.

Bokkegat. Volkerak og Haringvliet. I Bokkegat er Spidstønde Nr. 1 flyttet og ligger nu i 15 Fod Vand. 51° 51' 19" N. Br. 3° 56' 13" Ø. Lgd. I Volkerak ligger:

Spidstønde Nr. 2 i 15 Fod Vand. 51° 39' 6" N. Br. 4° 18' 19" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 15 Fod Vand. 51° 39' 3" N. Br. 4° 18' 39" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 2 i 19 Fod Vand. 51° 39' 8" N. Br. 4° 18' 44" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 8 i 11½ Fod Vand. 51° 39' 41" N. Br. 4° 21' 38" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 9 i 11½ Fod Vand. 51° 39' 56" N. Br. 4° 22' 2" Ø. Lgd.

I Haringvliet er Stumpstønde Nr. 7 inddragen.

Scheide. Pas van Terneuzen og Everingen. I Pas van Terneuzen og Everingen er Stumpstønde Nr. 4 flyttet og ligger i 28 Fod Vand. 51° 23' 23" N. Br. 3° 44' 42" Ø. Lgd., Stumpstønde Nr. 11 ligger i 25 Fod Vand. 51° 21' 9" N. Br. 3° 48' 6" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 16 i 44 Fod Vand. 51° 21' 9" N. Br. 3° 52' 9" Ø. Lgd.

Skotland. Tay. Fyrskibet „Abertay“ er midlertidigt inddraget, og en hvid og rød vandret sribet Tønde udlagt paa dets Plads. 56° 27' 0" N. Br. 2° 41' 30" Ø. Lgd.

Peterhead. Fyret paa V.-Molens Hoved ved Iudløbet til Peterhead N.-Havn er ikke grønt, men rødt, fast. Synsvidden 10 Kml. Det lyser fra N. 23° Ø. til N. 64° Ø. 57° 30' N. Br. 1° 46' V. Lgd. Naar det er farligt at staa ind i Havnen med Baade, hejses en sort Ballon eller en grøn Lanterne paa en Mast paa Bøjningen af den N.-lige Bølgebyrder, c. 1/2 Kbl. N. 62° Ø. fra ovennævnte Fyr.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Shoreham Harbour. Den 1. August 1902 forandres det hvide, faste, bageste Ledefyr for Shoreham Harbour til et hvidt Fyr med en Formærkelse hver 10 S., Lys 9 S., Mørke 1 S. 50° 49' 17" N. Br. 0° 14' 17" V. Mgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 28. Juni. 49° 13' N. Br. 40° 39' V. Lgd. Vrag af Bark „Ossuma“, tømmerlastet. Fokke- og Stormast staaende.

Frankrig. Laberildut. Pierre de Laber. Paa Pierre de Laber er opført en rød Baake med Kegle, 15 Fod høj over Højvande. 48° 28' 0" N. Br. 4° 47' 15" V. Lgd.

Nova Scotia. Cape Breton S.-Kyst. Bad Neighbour Shoal. Paa V.-Enden af Bad Neighbour Shoal, som ligger SV. for St-Esprit Island Fyr, er der ifølge Fiskernes Opgivende kun 5 Fod Vand.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Bird Island og Wings Neck. Ved Bird Island Fyr anbragt en Taageklokke, paa hvilken med Maskinkraft hver 12 Sekunder slaas To-Slag.

Ved Wings Neck Fyr paa SV. Pynten af Wenaumet Neck er anbragt en Taageklokke, paa hvilken med Maskinkraft hver 10 Sekunder slaas Et-Slag.

Cape Cod Bay. Provincetown Harbor. Wood End. Ved Wood End Fyr er anbragt en Taageklokke, paa hvilken med Maskinkraft hver 15 Sekunder slaas Et-Slag.

Connecticut. Long Island Sound. Goose Island. En rød Klokkestønde er i 5 Fv. Vand udlagt ved V.-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra Goose Island tæt ved Falkner Island, fra Falkner Island Fyr i S. 57½° V., og fra Horton Point Fyr i N. 56½° V.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskip Nr. 16. Fyr og Taagesignaler ere uforandrede.

East River. Flushing Bay. Et rødt, fast Fyr, Flushing Bay Inner, er tændt 3/5 Kml. S. 23° Ø. fra Flushing Bay Pælefyr, S.-Siden af East River. Flammens Højde: 10 Fod. Rødt Fyrhus.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 71 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 72 inddraget. Fyr og Taagesignaler ere uforandrede, og det kaster ligesom Nr. 72 en Lyskegle lodret i Vejret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba NV.-Kyst. Colorados Reef. Paa Colorados Reef V.-lige Del er fundet en Grund med under 13 Fod Vand fra Buena Vista Cay i S. 40° V., 8 Kml., fra Arroyos Cay Værft i S. 67½° V., 9 Kml. og fra Inderenden af Bevet i S. 87° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. River Sao Francisco do Sol. Lage do Sacco. I Sao Francisco do Sul ligger Grunden Lage do Sacco 3/4 Kbl. N. 73° V. fra S.-Enden af Pedras Point og i N. 2° Ø. fra Sao Francisco Kirke, 26° 14' S. Br. 48° 38' 7" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Gibraltar Stræde. Verde Island. Verde Island hvide, faste Fyr er formærket over en Vinkel af 30°, fra S. 5° Ø. til S. 35° Ø. 36° 7' N. Br. 5° 26' V. Lgd.

Italien. Livorno. Meloria. Det røde Fyr med Formærkelser paa Meloria S.-Ende viser paa Grund af Havari midlertidigt rødt, fast Fyr.

Karantænebestemmelser m. m.

Grækenland. — Al Indførsel af Varer fra Konstantinopel er forbudt. Skibe derfra er underkastet 2 Dages Karantæne og Desinfektion.

Italien. — Havnene ved Bosphorus ere erklærede for pestsmittede.

Malta. — Arabien, med Undtagelse af Perim og Aden, China, Ægypten, Indien, Havnene ved den persiske Bugt, Marmorahavet og Bosphorus ere erklærede for pestsmittede. I Mucha ved Assiut i Øvre-Ægypten er der Kolera.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for

Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere

Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.

Levering af komplette Motorbaade.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde

solidt og billigt.

L. M. Lund.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,

anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Juli 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		100 ¹ / ₂	101 ¹ / ₂
Danmark	69	68 ¹ / ₂	69 ¹ / ₂
Norden		97 ³ / ₄	98 ¹ / ₄
Kjøbenhavn	84 ³ / ₄	84 ¹ / ₂	84 ³ / ₄
Carl		40	40 ¹ / ₂
Dannebrog	88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
Skjold		53 ¹ / ₂	54
Urania	38	38	38 ¹ / ₄
Union	90	89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	86	85 ¹ / ₂	86
Østasiatiske		99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₄
Østersøen	99	98 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂
Nordsøen		38	43
Torm		—	—
Vesterhavet		100	110
Gorm		—	—
Inga		88	88 ¹ / ₂
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		78	85
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		100	102
5 ⁰ / ₁₀₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats		99 ³ / ₄	101
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.		88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.	90 ¹ / ₂	90 ¹ / ₄	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	95 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	95 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — — —		98 ¹ / ₂	100
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 ¹ / ₄	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 — — —		95 ¹ / ₂	96
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 — — —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		145	146 ¹ / ₄
Privatbank		120 ¹ / ₄	120 ¹ / ₂
Landmandsbank		118	118 ¹ / ₄
Handelsbank		120 ¹ / ₂	122
Grundejerbank		105 ³ / ₄	106 ¹ / ₂
Burm. & Wain	80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.		106 ¹ / ₄	106 ³ / ₄
Bryggeri Aktier		107	107 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 22. Juli 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.19	18.16
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 22. Juli 1902.

Russiske Noter	216.20
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.75
5% Rumænske Stats	97.30
4% — — 1890	84.90

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

„Kjøbenhavn“ 2,000, „Dannebrog“ 6,000, „Danmark“ 2,000, „Urania“ 6,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskab af 1896“ 8,000, „Forenede Dampskibsselskab“ 2,000, „Hejmdal“ 2,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Cornelius Knudsens Etabl.,

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —
er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:
Konserves til Skibsbrug
en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Herr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:
Alfred Kirketerp,
Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres.
Telefon 137.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

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

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.
Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9. Kjøbenhavn K.
Tel. 3621.

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

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnessiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodsos, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. 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 tra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (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.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¼ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbeddinge, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Sydsiden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

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.)

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlægersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejskibe,

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

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti 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.



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.



Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til Skibsproviant.

Telf. 4321. * Privat Telf. 18489.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt og billigt.**

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

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

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

N. M. Hansen,

Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibrestavratører.
Filial:
St. Strandstræde 43.

Skibsbygger Richard Schrøder,

Horsens,
anbefaler sig med Nybyg-
ninger og Reparationer.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Otto Kragh's Efterfølger

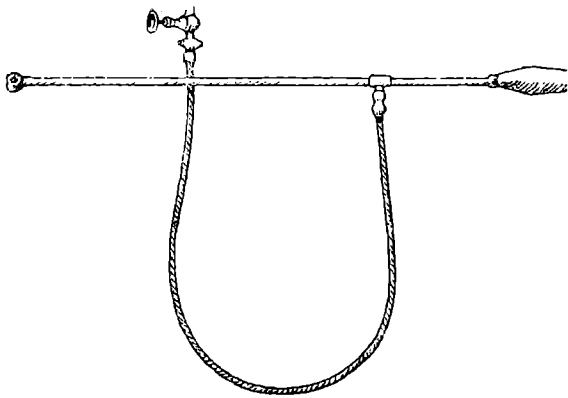
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

Kjøbenhavns elektr.
Dampvaskeri
anbefales.
Kemisk Tøjrensning.
Hurtigste Ekspedition.
30, Hauserplads 30.
L. Petersen.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

Randers. Chr. Laursen. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Anders Nielsens
Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

LANDMANDSBANKEN

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

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det ene-
ste Middel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

Juncker & Bruhn,

Maskiningeniører.

Projektering og Ledelse af

Kedel- og

Dampmaskinanlæg

til Land og Skibsbrug,

samt Tilsyn med ældre Anlæg.

Cort Adalergsgade 5, 4.

København K.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Øsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 491. H. J. Aliphas.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglegaardshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
 Teknisk Forretning.
 Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

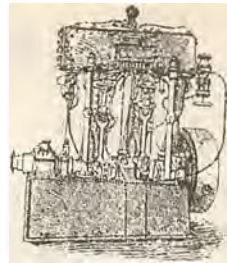
I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metalleginger.
 Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

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.

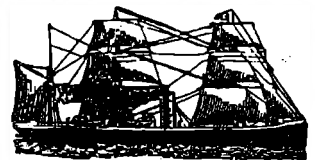
Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
 AKTIESELSKAB.
 Forretning i Bygningsartikler.
 Kjøbenhavn.

J. Melander,
 Blikkenslager.
 Alt Skibsarbejde udføres.
 Lille Strandstræde 3.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.



S. Sørensen.
 (Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
 Ved Havnen 12. Randers.
 Telefon 323.

Joh. Føn's
 Skibsproviantering
 Nyborg,
 anbefales Foreningens Medlemmer.
 Prima Varer. Billige Priser.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 24. Juli 1902. — Gratis Hjemsendelse af Penge for danske Søfolk i Udlandet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Sømandsbiblioteket for Danmark. — Vor Navigationsundervisning. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søførende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISEMENTSPRIS.

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

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 31.

Kjøbenhavn, Torsdag den 31. Juli 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhryingsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  **Orlogsværftet.**

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret  Varemærke.

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

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND, FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



A. S.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177.

Telefon 2603.

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

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

De Danske Svineslagteriers

Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgt, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og paa trykt selve Om-
slagspapiret.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.
Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Toldbodgade 14.

Kjøbenhavn, d. 31. Juli 1902.

Indenrigsministeriet har under 24. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart saaledes:

„I Anledning af den ærede Fællesrepræsentations Skrivelse af 9. Maj og 30. Juni d. A. om den under 13. Marts d. A. herigennem udfærdigede Bekendtgørelse angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, 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 saavelsom for de beskikkede Synsmænd ved Besigtelsen af Passagerdampernes Lanterner.

I Forbindelse hermed bemærkes, at Lanterne-Certifikater fra anerkendte Prøveanstalter i Udlandet blive at regne lige med de af Orlogsværftets Prøveanstalt udstedte Certifikater.“

I vore tidligere fremsatte Udtalelser om Indenrigsministeriets meget omdebatterede Bekendtgørelse af 13. Marts d. A. paaviste vi, at den maatte forstaaes enten som et Paabud eller som en Vejledning. I Almindelighed har man i danske Søfartskredse opfattet den som det første: som et Paabud, der straks traadte i Kraft; at dette er Tilfældet for Sejlskibsflaadens Vedkommende, fremgaar noksom af Forhandlingerne paa „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings“ nylig afholdte Generalforsamling, og vi véd, at man ogsaa i Dampskibsflaaden har forstaaet Bekendtgørelsen saaledes. Dette er naturligvis meget uheldigt, og det var ønskeligt, om de fra Statsmyndighederne udgaende Bekendtgørelser fik en Affattelse, der udelukkede Misforstaaelser som denne. Ved Ministeriets ovenfor gengivne Skrivelse er det nu slaaet fast, at Bekendtgørelsen — til Trods for dens Titel og dens Bestemmelser om, at tynde farvede Forsatsglas og fresnelske Lindser skal anvendes (ikke som tidligere henholdsvis bør foretrækkes og maa ubetinget anbefales) — kun er en Vejledning for danske Rederier og Skibsførere og en Rettesnor for Orlogsværftets Prøveanstalt og for de Synsmænd, der besigter Passagerdampernes Lanterner. I denne Henseende gør altsaa Ministeriets Skrivelse til Fællesrepræsentationen Situationen klar, hvad navnlig har Interesse for Passagerdampere, idet disses Lanterner er underkastede offentligt Tilsyn. Sagen har imidlertid, som vi tidligere har fremhævet, en anden Side. Der kan ingen Tvivl være om, at Bekendtgørelsen betegner den danske Regerings Fortolkning af de internationale Søvejsregler, idet det i dens Indledning hedder, at disses Bestemmelser om Førelsen af Skibsllys „ikke kunne anses overholdte, med mindre de dertil anvendte Lanterners Beskaffenhed og Anbringelse fyldestgør de nedenfor angivne Fordringer, der i alt væsentligt ere overensstemmende med de Regler, som indeholdes i Instruktionerne for det britiske Handelsministeriums Skibsinspektører (Board of Trades Surveyors)“, og at denne Fortolkning i paakommende Til-

fælde kan faa Betydning saavel overfor Domstolene som overfor Assurandørerne. Ministeriets Sagkyndige har næppe været opmærksomme paa denne Side af Sagen, der dog er af saa væsentlig Interesse. De vilde ellers nøje have holdt sig til baade Ordene og Aanden i Board of Trades Forskrifter, medens de nu i ganske vist kun enkelte, men absolut „væsentlige“ Punkter er afvegne fra de første og aabenbart slet ikke har haft Forstaaelse af den sidste, for hvilken den danske Bekendtgørelses afgørende Fortolkninger af Søvejsreglernes Bestemmelser er fremmed.

Det maa meget paaskønnes, at Ministeriet har imødekømt Fællesrepræsentationens Anmodning om, at Lanterne-Certifikater fra anerkendte Prøveanstalter i Udlandet nu skal regnes lige med de af Orlogsværftets Prøveanstalt udstedte Certifikater. Danske Redere vil altsaa i alle Henseender være dækkede, naar deres Lanterner har Certifikat fra en saadan udenlandsk Prøveanstalt, uanset at dennes Regler ikke i alle Henseender stemmer overens med den danske Prøveanstalts.

Spørgsmaalet om Kommandoen til Roret staar stadig i Forgrunden i Tyskland, uden at det dog synes muligt at komme bort fra den Forvirring, der har hersket i det, lige siden Tyskland i sin Tid bestemte sig til at gaa paa egen Haand. Nu har Senatet i Lübeck anordnet, at i de der hjemmehørende Fartøjer skal indtil videre benyttes Kommandoordene „Højre“ og „Venstre“, der skal betegne den Side, til hvilken Skibets Bov skal drejes. Overtrædelser heraf straffes, saafremt de almindelige Lovbestemmelser ikke fastsætter højere Straf, med Bøder af indtil 150 Mark, eventuelt 6 Ugers Fængsel.

Om Kuusiluoto Lasteplads tilskrives os følgende:

Da ovennævnte Lasteplads kun er ét Aar gammel og altsaa ubekendt for de fleste Skibsførere, tillader jeg mig, Hr. Redaktør, gennem Deres ærede Blad at gøre mine Kolleger bekendt med Forholdene der.

Kuusiluoto Lasteplads ligger paa en lile Ø omtrent midt mellem Kemi og Torneå. Skibene ligger paa Reden og laster; men da Reden er meget aaben for saa godt som alle Vinde, er der ikke Tale om at kunne laste eller have Prammene paa Siden, da den mindste Smule Vind sætter høj Sø, saa Skibene er udsatte for et meget langt Ophold. Jeg for mit Vedkommende havde fem Dages Ophold ved Lastningen, skønt det ikke var andet end Mags Vejr, saa hvad skal man saa sige paa Efter sommeren, naar det som Regel staar med meget sydlige Vinde; Ballasten, der koster 1½ Mk. pr. Ton, bliver løstet i Ryttingen, dernæst skal man selv betale Bortkørslen, som ogsaa er meget dyr. Stuvepengene er kolossale, 4½ Mk. pr. Stander Stav.

Jeg antog Kvinder paa Dagleje; de blev betalt med 2½ à 3 Mk. pr. Dag; men da det var den første Ladning Stav, som var udsibet derfra, gik det yderst daarligt med Lastningen, da Kvinderne var ganske uvante med at stuve Stav; dernæst kommer Lasten i en frygtelig Uorden; alle mulige Dimensioner og Længder er blandede mellem hverandre, saa mine Stuvepenge blev paa c. 300 Mk. for 96 Stander; naar saa ogsaa iberegnes det lange Ophold, vi er udsatte for, er det ruinerende at komme der og laste.

Efter Sigende var der en dansk Skonnert sidste

Sommer, som lastede Planker; den maatte betale 3 Mk. pr. Stander og havde desuden et meget langt Ophold.

Ærbødigst

E. Hansen,

3/m. Sk. „Iris“ af Thurø.

Ved Flensborg Søret blev der d. 15. Juli afsagt Kendelse i en Sammenstødssag foranlediget ved at den finske Damper Constantia d. 12. Maj i Aar paa Kielerfjord løb ind i den danske Fiskekutter Karen, saa at denne sank. „Karen“ var paa Rejse fra Grenaa til Kiel med Fisk og sejlede for Styrbordshalse ind ad Kielerfjord.

„Constantia“ kom fra Kejser Wilhelm Kanalen og havde i Holtenau kvitteret Kanallødsen; i Nærheden af Laboe saa man en Sejlers grønne Lanterne, men da Afstanden var for kort til at dreje agten om for Bagbordsror (tysk Marinekommando) blev der givet Styrbordsror, hvorefter Skibene stødte sammen og Fiskekutteren sank. Der gik intet Menneskeliv tabt.

Ved sagkyndig Undersøgelse af Fiskekutterens Lanterner viste det sig, at deres Lysstyrke ikke var en fuld Sømil, men kun omtrent 0,8 Sømil. Rigskommis-særen opstillede følgende Aarsager til Sammenstødet: for det første havde Fiskekutterens Lanterner for ringe Lysstyrke i Forhold til Kutterens Størrelse, for det andet var der blevet holdt daarligt Udkig om Bord paa Damperen, og endelig skulde denne være gaaet af Vejen for Sejleren og i al Fald aldrig gaaet lige for Bougen af den.

Retten udtalte, at Grunden til Sammenstødet var den, at man om Bord paa Damperen, da man saa den grønne Lanterne, lagde Roret Bagbord i Stedet for Styrbord eller med andre Ord drejede til højre i Stedet for til venstre.

Udenrigsministeriet meddeler os følgende den 30. Juli 1902:

Ifølge Indberetning fra Generalkonsulatet i Caracas har Regeringen i Venezuela i Anledning af Oprøret den 28. forrige Maaned forbudt Sejladsen paa Orinoco-floden og blokeret dens Mundinger samt Havnene Gueria, Cano Colorado, og la Vela de Coro.

Følgende Frist er givet Skibe bestemte til disse Havne:

Dampskibe fra Europa 1 Maaned,
Sejlskibe fra Europa 2 Maaneder,
Dampskibe fra De amerik. forenede Stater 15 Dage,
Sejlskibe fra De amerik. forenede Stater 1 Maaned.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. ^{32/1901}, afsagt d. 23. Juli 1902. Kaptajn Hansen som Fører af Skonnerten „Mester“ mod Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Øresund“ som Rederi for Dampskibet „Malmø“.

Den 25. Januar 1901 om Aftenen ved 8-Tiden i frisk Kuling af V.S.V. skete der paa Kjøbenhavns Red et Sammenstød mellem Dampskibet „Malmø“, kommende fra Kjøbenhavn og Skonnerten „Mester“, kommende ude fra paa Rejse fra Nykjøbing paa Følster. Ifølge de væsentlig overensstemmende Forklaringer fra de to Skibe og fra Dampfærgen „Kjøbenhavn“, der netop paa det

givne Tidspunkt forlod Frihavnen for at gaa til Malmø var Omstændighederne ved Sammenstødet følgende: Da Dampfærgen var ved Langelinies Yderpunkt bemærkede man forude c. 2 Streger om Styrbord en rød Lanterne; da man ikke fra Færgen kunde se, om det var et Skib for ud- eller for indgaaende drejede Færgen Styrbord over, hvorved man fik Lanteren 1 Streg om Bagbord; det viste sig at være et Sejlskib, der krydsede indefter og kort efter fik man den grønne Lanterne i Sigte. Sejlskibet, der et Øjeblik var ganske tæt ved Færgen fjernede sig atter da Færgen stadig drejede Styrbord over og var c. 150 Alen agten for Færgen, da Dampskibet „Malmø“, der kom inde fra Toldboden stødte med sin Bagbords Boug mod Skonnertens Bagbords Boug, hvorved begge Skibe fik lidt Skade. Sammenstødet skete formentlig lidt nord for Silopakhuset c. Kl. 8,10. Færgen, der var kommet saa nær ved Langelinies Østside, at den ikke uden videre kunde dreje fri, bakkede noget og gik derpaa agten om Skonnerten, der havde vendt og stod ned mod Langelinie, hvorefter den fortsatte sin Rejse til Malmø.

Malmø passerede Toldbodbommen Kl. 8,6 og styrede N.N.O. misv. Kort efter saa man Dampfærgen komme ud af Frihavnen og sætte Kurs ind mod Toldbodbommen, saaledes at den viste rødt Lys mod „Malmø“s røde Lys; „Malmø“ drejede Styrbord over, hvorved den kom noget udenfor Renden og slog et Øjeblik „stop“ af Hensyn til Færgens usædvanlige Kurs; men da der ikke syntes at være noget at bemærke, sloges atter fuld Kraft fremad. Da „Malmø“ var tværs af Færgen bemærkede man c. 4 à 5 Streger paa Bagbords Boug en mindre Sejler og dens grønne Lanterne agten for Færgen, bag hvilken den hidtil havde været skjult; der beordredes straks fuld Kraft bak, og der drejedes Styrbord over, men paa Grund af den ringe Afstand — kun omtrent en Skibslængde — tærnede Sejleren kort efter med sin Klyverbom mod „Malmø“s Bagbords Fokkevant og gjorde nogen Skade.

Mester krydsede den paagældende Aften ned mod Kjøbenhavn; ved Frihavns Bølgebryder vendte den S.S.O. over; man saa da Færgen komme ud af Frihavnen og dreje Styrbord over for at gaa klar af Skibet; efter at Færgen var kommet godt klar af Skonnerten, saa man om Bord paa denne „Malmø“s røde Lanterne. Straks efter, da Skonnerten havde passeret Færgen, der var svajet vest over, vil man have set „Malmø“s grønne Lanterne, og Kaptajnen vil da have ytret, at nu var de klar af hinanden, men umiddelbart efter saa man fra Skonnerten Damperens røde Lanterne, og den var da saa nær, at Sammenstød var uundgaeligt; uagtet Skonnerten gav Bagbords Ror, stødte Skibene kort efter mod hinanden.

„Mesters“ Kaptajn gjorde nu Fordring paa af „Malmø“s Rederi at faa en Erstatning for Skade paa 558 Kr. 55 Øre med Renter fra Stævningens Dato.

Det findes nu ingenlunde at kunne siges at være godtgjort, at „Malmø“ har haft nogen Skyld i det sted-fundne Sammenstød, og det selv ikke, om man antager, at der er forløbet en Minuts Tid fra det Øjeblik, at de to Skibe fik hinanden i Sigte, indtil Sammenstødet. Det kan særlig ikke antages for bevist, at „Malmø“s grønne Lanterne i Virkeligheden noget Øjeblik er blevet set fra Skonnerten, eller at „Malmø“ iøvrigt ved den omhandlede Lejlighed har gjort sig skyldig i nogen urigtig Manøvre. Uden at der findes Grund til at komme ind paa videre, vil de indstævnte derfor blive at frifinde saaledes at der tilkendes dem 40 Kr. i Sagsomkostninger.

Londons Havneforhold.

Vi gengiver nedenfor en Indberetning om de planlagte Reformers i Londons Havneforhold, indsendt af den danske Generalkonsul i London til Udenrigsministeriet, der velvilligt har stillet den til vor Raadighed.

Den kongelige Kommission, som for to Aar siden blev nedsat for at undersøge og bringe Forslag til Forbedring af Forholdene ved Londons Havn, har nu afgivet en meget omfattende og med talrige Vidnesbyrd, Tabeller og Kort forsynet Betænkning.

Det fremgaar af denne, at Forholdene i London i lang Tid har givet Anledning til alvorlig Utilfredshed hos alle dem, hvis Interesser bringer dem i Berøring med Havnen, og det tør antages, at en Lov vil snarest blive forelagt paa Basis af Kommissionsbetænkningen, hvilken vil samle Bestyrelsens mangeartede Opgaver og lægge dem i Hænderne paa en enkelt Autoritet, der har tilstrækkelig Uafhængighed af Separatinteresser og den nødvendige finansielle Styrke til at bringe Londons Havn paa Højde med de mest moderne Fordringer.

At Forholdene i Øjeblikket er alt andet end tidsvarende, og at Organisation og Betingelserne for en hurtig og billig Ekspedition af Skibene er betydeligt bedre ved de nyeste kontinentale Havne, saasom Hamburg, Antwerpen og Rotterdam, har haft til Følge, at Skibstrafiken i de senere Aar har vist en Tendens til at forlade London til Fordel for de nævnte andre Havne.

Saaledes steg i Løbet af de to Aar 1899 og 1900

Hamburgs Tonnage med	2,563,000	Tons,
Antwerpens — —	2,324,000	— ,
Rotterdams — —	3,404,000	— ,
medens		
Londons, skønt saa meget større, kun steg med	2,247,000	— .

Forskellen bliver saa meget mere iøjnefaldende, naar man udregner, hvilke Procentdele af den hele Skibstrafik, Forøgelsen udgør, og sammenligner disse.

I Decenniet 1890—99 steg nemlig

Londons Tonnage med.....	17	pCt.
Hamburgs derimod —	49	—
Antwerpens —	51	— og
Rotterdams —	110	—

Grunden til denne relative Tilbagegang udvikles og illustreres meget udførligt, men kan i Korthed siges at være følgende:

Fordelingscentrum. Den stærke Forøgelse i Folkemængde og Fabrikdrifts og Industris Opløbsstrømning paa Kontinentet har medført, at dette nu modtager mange Varer i Skibsladninger, hvoraf det tidligere kun kunde konsumere mindre Partier ad Gangen, og herved er Londons Betydning som et Fordelingscentrum dalet.

Dybdeforhold. Allerede i en Række af Aar har der i Søfartsverdenen hersket en stærk Tilbøjelighed til at gøre Fragtdampernes Dimensioner større og større med tilsvarende større Dybgaende, og denne Tendens ventes at ville vedblive at gøre sig gældende; saaledes har England for Tiden 28 Skibe paa over 10,000 Tons og Tyskland 24. Til at modtage Skibe af denne Størrelse er Londons Havn for Tiden kun lidet skikket, og omfattende Uddybnings- og Udvidelsesarbejder er nødvendige.

Omkostninger og Tidstab. Stærkt klages der over den langsomme Ekspedition og det dermed forbundne Tidstab samt de store Omkostninger, og det begrundede i disse Klager fremgaar klarligt af en sammenlignende Tabel, fremlagt af en bekendt Skibsreder, der udviser de Omkostninger og den Tid, som en moderne Fragtdamper paa 3,388 Tons Brutto og 2,202

Tons Netto maa anvende i forskellige Havne. Den ser saaledes ud:

Liverpool....	3	Dage....	Lst.	351.9.4	i Omkostninger.
Hamburg....	7	"	"	396.19.6	"
Rotterdam...	5	"	"	216.0.0	"
Antwerpen ..	6	"	"	260.1.8	"
Bremen.....	4	"	"	316.0.0	"
London.....	6	"	"	459.0.1	"

hvoraf fremgaar, at London er den næstlangsomste og den allerdyreste Havn.

Betænkningen fremstiller udførligt, at disse Forhold er Resultatet af, at Ordningen og Ansvar for Havneforholdene er fordelt paa forskellige Institutioner, hvis Sammensætning og Virkemaade anses for forældede. Og Dokkerne, som ejes af private Kompagnier, er utilbøjelige til at sætte Kapitaler i Forbedringer, da de kun giver et ringe Udbytte. Dette skyldes navnlig, at de maa kæmpe mod en stærk Konkurrence fra private Værftjeres Side og end ikke kan forhindre eller afkræve nogen Afgift af Pramme, selv om Skibene lades fra eller losses til disse, medens de henligger i Kompagniernes Dokker. „Vandet er frit“ er en Lov, som altid har været anerkendt.

Kommissionen udtaler sig tillidsfuldt om Muligheden for Forbedring af Forholdene og foreslaar en Række Forandringer, der i Korthed gaar ud paa følgende:

En enkelt Autoritet. Kontrollen og Bestyrelsen lægges i Hænderne paa en enkelt, ny, offentlig Autoritet, som City Korporationen og Londons Raad faar en væsentlig Indflydelse paa.

Dokkerne købes. Dokkompagnierne opkøbes af den ny Institution, som derved faar Kontrol over Dokkerne, Kajerne og de udstrakte Pakhuskomplekser.

Udvidelser og Uddybning. Disse paabegyndes straks efter en Maalestok, der vil resultere i de gunstigste Forhold selv for de største Oceandampere.

Dokafgifter. Ved at samle Bestyrelsen paa én Haand ventes væsentlige Besparelser opnaaede, og ved endvidere at lægge en Afgift paa Pramme haaber man at kunne holde Dokafgiften paa 1 Shilling pr. Ton, medens den i Øjeblikket (siden 1. Januar d. A.) er $\frac{1}{6}$ pr. Ton i alle Dokkerne, undtagen Surray and Millwall Dok.

Landingsafgift. At det muligvis vil blive nødvendigt at afkræve en lille Landingsafgift af visse Varer forudses, men det ventes, at Londons Autoriteter under en eller anden Form vil give et betydeligt Tilskud til Omkostningernes Dækning.

Afskaffelse af Lodstvang. Dette paatænkes gennemført saaledes, at Ejeren af Skibet selv bliver ansvarlig for den mulige Skade, som mangelfuld Navigation maa medføre.

Arbejderne ved Havnens Uddybning og Forbedring og Dokkernes Overtagelse foreslaas paabegyndt straks og fuldført i Løbet af ti Aar. Endelig anslaaes Udgifterne ved Havnearbejderne til $2\frac{1}{2}$ Million Lst., og Dokkerne antages at ville koste $4\frac{1}{2}$ Million Lst., ialt 7 Millioner Lst. Betænkningen indeholder ogsaa Forslag til Tilvejebringelse af disse Pengemidler, hvilket der dog ikke antages at være Grund til at komme ind paa i denne Oversigt.

Verdens Handelsflaader.

I en ledende Artikel omtaler „Sh. Gaz.“ Lloyds nylig udkomne Aarsoversigt over Verdens Handelsflaader viser, at denne er i en fortsat rask Udvikling. Nedenstaaende Tal viser Forskellen mellem 1902 og 1901, naar Skibe paa 100 Reg.-Tons Netto og derover medregnes:

	Skibe.	Tons.
1902.....	29,628.....	32,437,763
1901.....	29,091.....	30,600,510
Tilgang...	537.....	1,837,253

Tallene for 1901 viste en Forøgelse fra 1900 af c. 1,600,000 Tons, saa at den nu foreliggende Tilvækst er mindst 200,000 Tons større. I et enkelt Aar er Verdens samlede Handelsflaade vokset betydeligt stærkere end Norges, der er No. 4 paa Listen over de søfarende Nationer. Udviklingen begunstiger fremdeles Dampskibene, men Nedgangen i Sejlskibs-Tonnagen har været mindre, end man maatte vente, hvad følgende Tal viser:

Verdens Sejlskibe.		
	Skibe.	Tons.
1902.....	12,472.....	6,577,776
1901.....	12,563.....	6,591,627
Nedgang...	91.....	13,851

Verdens Dampskibe.		
	Skibe.	Tons.
1902.....	17,156.....	25,859,987
1901.....	16,528.....	24,008,883
Tilgang...	628.....	1,851,104

Det er meget muligt, at den særlige Kærlighed, Franskændene har vist for Bygningen af Sejlskibe, har haft nogen Indflydelse paa disse Tal, men naar man ser, at den gennemsnitlige aarlige Nedgang i Verdens Sejlskibsflaade i Perioden 1898—1901 var ikke mindre end 150,000 Tons, er den foreliggende relative Stansning i Nedgangen værd at lægge Mærke til. — Det vigtigste Spørgsmaal, der frembyder sig, er, hvilket Flag der særlig har høstet Fordel af denne omfattende Bygning af ny Skibe. Storbritanniens Stilling fremaar af følgende Tal:

	Skibe.	Tons.
1902.....	11,041.....	15,546,897
1901.....	10,869.....	14,708,206
Tilgang ...	172.....	838,691
1898.....	11,143.....	13,665,312

Disse Tal indbefatter de britiske Koloniers Handelsflaader, der repræsenterer 1,115,825 Tons imod 1,052,045 i 1891, d. v. s. en Forøgelse af ca. 63,000 Tons — en meget lovende Fremgang, sammenlignet med den for faa Aar siden. Regner man Koloniernes Tonnage med, har det britiske Flag deltaget med $\frac{4}{9}$ i Forøgelsen af Verdens Handelsflaade i det forløbne Aar, hvad ikke kan kaldes utilfredsstillende, Og medens Verdens samlede Sejlskibsflaade, som vi har set, er gaaet ned med kun 13,000 Tons, er de forenede Kongerigers aftaget med ikke mindre end 69,000 Tons:

Storbritannien.		
	Sejlskibe.	Tons.
1902.....	1,685.....	1,533,480
1901.....	1,773.....	1,602,767
Nedgang...	88.....	69,287

	Dampskibe.	Tons.
1902.....	7,358.....	12,897,592
1901.....	7,161.....	12,053,394

Tilgang... 197..... 844,198

Dette viser en Netto Forøgelse i Antallet af Skibe af 109, medens Tendensen i flere Aar har været den modsatte paa Grund af Sejlskibenes stærke Aftagen, og en Netto Forøgelse i Tonnagen af 774,911 Tons. Storbritannien faktiske Tilvækst i Dampskibstonnagen af 844,198 Tons staar overfor en Tilvækst af 1,006,906 Dampskibstons for den hele øvrige Verden, og disse Tal vidner ikke om Tilbagegang for den britiske Skibsfart. Den nedenstaaende Tabel viser de andre Landes Deltagelse i Netto Tilvæksten af Handelsflaaderne; Tallene angiver den samlede Tonnage, Damp og Sejl, for Dampskibene Brutto Tonnagen, for Sejlskibene Netto Tonnagen.

	Tonnage.		Tilgang el.
	1901.	1902.	Nedgang.
Storbritannien...	13,656,161 ..	14,431,072 ..	+ 774,911
Tyskland.....	2,905,782 ..	3,138,568 ..	+ 232,786
De forenede Stater	3,077,344 ..	3,337,156 ..	+ 259,812
Norge.....	1,627,220 ..	1,632,757 ..	+ 5,537
Frankrig.....	1,406,883 ..	1,519,922 ..	+ 113,039
Italien.....	1,117,538 ..	1,159,082 ..	+ 41,544
Rusland.....	789,253 ..	800,334 ..	+ 11,081
Spanien.....	786,355 ..	784,537 ..	÷ 1,798
Japan.....	644,664 ..	690,581 ..	+ 45,917
Sverrig.....	676,219 ..	690,173 ..	+ 13,954
Holland.....	578,109 ..	612,920 ..	+ 34,811
Østrig-Ungarn ...	486,802 ..	556,493 ..	+ 69,691
Danmark.....	508,194 ..	538,493 ..	+ 30,299

Tallene for Amerika indbefatter Skibsfarten paa de store Søer, der nu repræsenterer 994,243 Tons, saa at De forenede Stater har ialt 2,342,913 Tons i søgaaende Fart og Kystfart. Derfor bliver Tyskland No. 2 i Rækken. Dets Forøgelse af sin Tonnage er betydelig, forholdsvis større end Storbritanniens, om end under en Tredjedel af dette Lands; i nogle af de foregaaende Aar har den været endnu større. Norge, hvis Tonnage har været aftagende, viser nu nogen Fremgang. Frankrig har, takket være sit Præmiesystem, den fjerde største Tilvækst, og Spanien er det eneste Land, der er gaaet tilbage. Japan har erobret den niende Plads fra Sverrig, og Østrig-Ungarn, der før kom sidst, gaar nu forud for Danmark paa Grund af stærkere Tilvækst i Tonnagen. — Alt ialt er Tallene, slutter det engelske Blad, i disse Dage, der bringer saa mørke Spaadomme for det britiske Flag, saa absolut beroligende for os, at de fortjener Opmærksomhed.

2 pCt. Klausulen i Certepartier.

Om 2 pCt. Klausulen i Certepartierne skriver „Norg. Sjøft.“:

Den almindelige Udtydning af 2 pCt.-Klausulen i Certepartierne har hidtil været, at i Fald en Ladning bliver vejet ud, da maa Modtagerne betale fuld Fragt for den Kvantitet, der bliver leveret; men i Fald Ladningen tages efter Konnossementet, er Modtageren berettiget til at trække 2 pCt. fra den deri angivne Kvantitet og betale Fragt efter det Kvantum, der derved fremkommer.

Denne Mening er nu aldeles kuldkastet ved Cardiff County Court, derefter i Admiralty Division og saa endelig i Court of Appeal i Sagen med Dampskibet „Dowlais“.

Skibsredere vil blive forbavset over at finde, at alle Dommerne er kommet til en Forklaring med Hensyn til 2 pCt.-Klausulen, der er aldeles stik modsat den hidtil praktiserede.

Dampskibet „Dowlais“ var befragtet til at tage en Ladning Props fra Bordeaux til Newport for 6 sh. 3 d pr. Ton leveret, eller efter indtaget Vægt med Fradrag af 2 pCt., efter Befragternes Ønske. Rederne af Dampskibet forstod Klausulen saaledes, at de skulde have Fragt efter det Kvantum, der blev leveret, i Fald Ladningen blev vejlet ud, eller efter Konnossementet minus 2 pCt., hvis Ladningen ikke blev vejlet ud.

Ladningen, der blev vejlet ud, viste sig at veje 1,277 Tons, men Modtagerne vægrede sig ved at betale efter dette Kvantum, da de ikke vilde betale for mere end efter Konnossementets Kvantum, der var 1,272 Ton ÷ 2 pCt. Klausulen er aldeles overflødig, om ikke absurd, i Fald Rederen ikke skal have Fordelen ved et af disse Alternativer. Det er jo klart, at naar Modtagerne bestemmer sig for at veje Ladningen, da er Fragten betalbar efter det udvejede Kvantum, og Berettigelsen til at tage Ladningen efter Konnossementet ÷ 2 pCt. bortfalder med det samme Vejningen begynder.

Dommerne kom til det Resultat, at Modtageren var berettiget til at vælge, hvilket Alternativ han vilde, da Certepartiet ikke indeholdt noget særskilt herom, og dømte altsaa efter dette i Modtagerens Favør.

Dette er et godt Fingerpeg for Skibsrederne ved Afslutning af et Certeparti, hvori 2 pCt.-Klausulen forekommer.

Hvis man vil undgaa Ubehageligheder og faa Modtagerne af Lasten til at bestemme sig enten for Konnossementets Kvantum eller for at veje ud, da bør dette paaføres Certepartiet saaledes, at Bestemmelse maa tages, før Losning af Lasten begynder.

Fragtmarkedet.

Naar undtages lidt mere Begær for Dampere til Korn fra De forenede Stater og et fastere Marked med højere Rater fra Sortehavsdistrikterne for August og September Tonnage, er der desværre ikke nogen Forandring til det bedre at konstatere paa Fragtmarkedet. Alle andre Kanter af Verden end forannævnte har kun saare lidt at byde paa, hvilket i Forbindelse med den uformindskede store Mængde fragtsøgende Dampere ret naturligt bevirker, at Raterne holder sig paa det nuværende lave Niveau. Erkelte Steder slagtes Dampere ligefrem, hvorpaa man har det nydeligste Eksempel i La Plata Markedet. Forrige Uge paaviste vi hvor elendigt dette Marked var, idet der var accepteret 9/6 til Evropa for Lastning paa den øvre Del af Floden, men i denne Uge er det endnu værre, thi nu er der sluttet til 7/, medens der for Buenos Ayres Lastning er taget saa lavt som 5/. Det er næsten ufatteligt, at Rederne ikke foretrækker at sejle hjem i Ballast frem for at slæbe Varer den lange Strækning til den Slags Rater, som næppe dækker blot selve Opholdet samt Udgifterne til Lastning og Losning. Slet saa galt som paa La Plata Markedet er det dog heldigvis ikke andre Steder, omend Raterne i og for sig er tarvelige nok og i mange Tilfælde ingen Fortjeneste levner, men man maa slaa sin Lid til, at Begæret fra Sortehavet vil holde sig og blive understøttet af Amerika, da der saa er en Mulighed for at vi endnu kan faa lønnende Rater at se inden Aarets Udgang. Imidlertid er Tilstanden i Øjeblikket omtrent saa slet som den kan være; Østersøen er decideret flovere de sidste Dage, hvilket er ret trist for de mange

danske Skibe, som finder deres Beskæftigelse i dette Marked, men Flovheden tør vel nærmest betragtes som værende af en forbigaaende Karakter, da baade Korn og Trælaster antagelig snart vil være rigeligere til Stede. Er Hjemfragterne saaledes gennemgaaende slette, saa er Kulfragterne det ikke mindre, og den eneste Trøst maa være den, at sker der nogen Forandring. maa det blive til det bedre, da det ikke godt kan tænkes, at de gaar lavere, omendskønt man har set saa galt før, naar man har ment Bunden var naaet.

Det østlige Marked bevarer en intensiv Flovhed. Fra Rispladserne er Begæret yderst ringe; til Evropa er Raterne nærmest nominelle, og pr. August/September er der sidst betalt 25/ til Santos eller Rio Janeiro. For Sukker fra Java til U. S. sluttet fremdeles til 20/. Bombay og Kurrahee er meget stille; sidstnævnte Plads har pr. August sidst betalt 13/ O. C. Fra Calcutta er sluttet til 16/3 Dundee pr. August og 17/ U. K. eller Kont. pr. September.

Sortehavet, Azof og Donauen har fragtet meget livligt pr. August og September, for hvilke Maaneder der fremdeles er stor Efterspørgsel, og da navnlig for August, nærmest som en Følge af, at Tilførslerne af Korn baade er tidligere og større end man ventede for kort Tid siden. Fra Odessa er sidst betalt 9/6 à 10/ L. H. A. R. for August Lastning, 10/6 pr. 1./15. September, selv for meget store Dampere (indtil 6500), og Sulina har taget en Mængde Tonnage til 10/ à 10/6 L. H. A. R. pr. August/September hovedsagelig Dampere 4/5000 Tons. Her er altsaa en Stigning af mindst 2/ at konstatere i Ugens Løb. Donauen betaler 12/9 N. C. eller „any“ pr. September, 6 d. ekstra til Hamburg, og fra Azoff kan opnaas lignende Rater. For Salt fra Eupatoria til Riga er sidst betalt 12/6, men hvis Befragterne vil have yderligere Tonnage, maa de sikkert nu betale mere.

Middelhavet viser ikke megen Aktivitet, og Raterne er gennemgaaende uforandrede. For Erts sluttet der med „free despatch“ til 7/6 Carthagen/Maryport, 5/3 Elba/Cardiff eller Newport, 6/9 Sevilla/Glasgow, Frs. 10 Carthagen/Antwerpen. Fra Bona noteres for Fosfat 6/3 til Birkenhead, 6/6 Glasgow, og for Fosfat kan faas 13/ à 13/6 fra Oran, 13/6 à 14/ fra Spanien til Englands Østkyst. Ertsraterne fra Bilbao er uforandrede som følger: 5/ à 5/1½ Rotterdam, 4/4½ Cardiff eller Newport, 5/1½ Middlesbro, 5/3 Stockton.

Nordamerika har kun lidt at byde paa for prompte Tonnage, og ikke saa faa Dampere har maattet søge midlertidig Beskæftigelse ved Timecharter mellem Staterne og Vestindien. Pr. August/September betales 2/1½ à 2/3 pr. Quarter fra Galveston eller New Orleans, og paa Netto Charter fra samme Pladser opnaas ikke mere end 10/ pr. September, 11/ à 11/6 pr. Oktober/November til U. K. eller Kont. Paa Grund af Raternes Usselhed, effektueres kun yderst faa Befragtninger. Bomuldsfragterne er ganske nominelle. Fra Atlanterhavspladserne er der næsten heller intet at faa. Et Par ganske prompte Dampere sluttedes fra Baltimore til Leith og Stockholm til henholdsvis 1/9 og 2/ pr. Qr. — rene Tabsfragter. Træfragterne fra de kanadiske Træpladser er uforandret lave; sidst betalte Rate er 40/ pr. medio August fra Miramichi til Fleetwood.

La Plata Markedet er værre end nogensinde tidligere, og Befragtninger til 7/ fra San Lorenzo Grænsen skal ikke bidrage til at stive det af. Grunden til den enestaaende Flovhed maa søges i den store Mængde Tonnage som er sendt ud ubefragtet i Forbindelse med det ringe Begær efter prompte Baade.

Østersøen er flovere for prompt Lastning, og Raterne visar stedvis en Nedgang, saaledes f. Eks. fra St. Petersburg, hvorfra der 1./15. August nu kun kan opnaas 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, medens der for en Uge siden med Lethed betingedes 3/4 d. mere. Trælaster fra Botten er nogenlunde rigeligt til Stede, men

Fragterne trykkes af det store Tonnagetilbud. Fra Kronstadt til Grangemouth, Hull eller Leith opnaas kun 20/ D/B., London 21/, og noteres endvidere Sydfinland/Antwerpen Frs. 28/29 D/B. 1/2 Boards, Råfsø/Ghent Frs. 30/31 D/B. B., Hernøsand Distrikt/Nordfrankrig Frs. 31/32 D/B., Wasa/Rouen Frs. 37 pr. Favn Pulpwood, Jacobstad/Ghent eller Terneuzen Frs. 31, Umeå Distrikt/Englands Østkyst 22/ ligeledes pr. Favn Props eller Pulpwood.

Kulfragterne er enten uforandret lave eller viser en Nedgang i Ugens Løb. Lastepladserne er oversvømmede med Tonnage, saa at Ekspeditionerne ikke altid er gode. Fra Firth of Forth betinges 3/9 à 3/10¹/₂ til Kronstadt, 3/9 à 4/ Riga. 4/ Stockholm, 3/9 Luleå, 3/10¹/₂ Swinemünde, 4/3 à 4/4¹/₂ Kiel, 4/6 Wismar, 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/6 à 4/9 dansk Provinshavn. Markedet paa Tynen er saa daarligt som nogensinde; der betales 3/7¹/₂ Kronstadt, 3/9 à 3/10¹/₂ Reval, 4/3 Norrkøping, 3/9 Stockholm, 4/10¹/₂ Lissabon, 6/ Barcelona, 4/9 Konstantinopel, 5/3 Alexandria. Cardiff Raterne er ogsaa overalt lavere, da Tilbudet af Tonnage langt overstiger Begæret. Der er sidst betalt 4/3 Kronstadt, 5/ Carls-crona, 4/ à 4/3 Hamburg, 5/ Sevilla, 4/6 Genua, Frs. 6 à 6¹/₂ Marseille, 4/9 à 5/ Port Said, 10/6 Colombo, 6/3 Madeira, 6/6 Las Palmas.

York & Antwerp Rules except Rule I.

Som det af Referatet i dette Blads sidste Nummer vil ses, har den herværende Sjø- & Handelsret d. 16. Juli afsagt Dom i en Sag, der drejer sig om ovenstaaende i den senere Tid en Del omtalte Spørgsmaal. Forholdet er jo det, at, medens Overborkkastning af Trælast efter engelsk Ret beregnes som Havarigrosse, indeholder Rule I i de nævnte Regler den Bestemmelse, at ingen Overborkkastning af Dækslast kan beregnes som Havarigrosse. Denne Regel har man i de nuværende Trælastcertepartier fra Skandinavien villet være fri for og har derfor i disse optaget den Klausul, at Havarigrosse opgøres efter York & Antwerp Reglerne med Undtagelse af Regel I. Denne Klausul gælder selvfølgelig, naar den er optaget i Certepartiet, fuldt ud for Forholdet mellem Reder og Ladnings-ejer, men Vanskeligheden kommer frem i Forholdet til Kaskoassurandørerne. De herværende Assurandører har nemlig ifølge deres Forsikringsbetingelser en Pligt til at erstatte Bidrag til Havarigrosse efter en paa rette Sted lovlige opgjort Dispache og har endvidere indrømmet at betale Havarigrosse Bidrag efter en i Henhold til York & Antwerp Reglerne opgjort Dispache. En lignende Regel gælder for de norske og svenske Assurandører.

Naar nu en Dispache er opgjort i England i Henhold til Certepartiets Klausul om Opgørelse efter York Antwerp Regler undtagen Regel I, og overborkkastet Dækslast i denne Dispache er godtgjort som Havarigrosse, skal da Skibets Assurandører betale Skibets Andel i dette Tab? Spørgsmaalet har været fremme for Stockholms Raadstueret, og er derfra blevet appelleret til Sverrigs Højesteret, samt har nu senest været fremme for Sjø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Stockholms Raadstueret mente ikke, at Assurandørerne var pligtige at betale i et saadant Tilfælde; Retten gav den svenske Dispatchør Ret, naar denne mente, at Assurandørerne havde Krav paa, at York & Antwerp Reglerne, naar de anvendtes, anvendtes i deres Helhed, og at mulige Und-

tagelser fra Reglerne var Assurandørerne uvedkommende. Sverrigs Højesteret forandrede Raadstuerettens Dom og dømte Assurandørerne, saa vidt man kan forstaa, paa Grundlag af den Betragtning, at Y. & A. R. ikke var anvendte i det foreliggende Tilfælde, men at det var engelsk Ret, der var anvendt, altsaa Bestemmelsesstedets Ret, hvorfor Assurandørerne ifølge Forsikringsbetingelserne maatte betale.

Den herværende Sjø- og Handelsret giver en lignende Argumentation, idet den udtaler, at Assurandørerne ganske vist ikke behøver at finde sig i Undtagelser fra Y. & A. Reglerne, men dog i nærværende Tilfælde maa betale, da den foreliggende Dispache maa antages i Virkeligheden helt og udelukkende at være opgjort efter engelsk Ret, hvorfor den maa være en paa rette Sted lovlige opgjort Dispache.

Denne Argumentation forekommer os ikke helt tilfredsstillende. Man maa erindre, at der i selve Dispatchen stod refereret Klausulen om Opgørelse efter Y. & A. R. except R. I, og det forekommer os ikke fyldestgørende, saaledes som Sjø- og Handelsrettens Dom, at betragte denne Omtale af Klausulen som kun optaget for at fremhæve Overensstemmelsen mellem Certepartiets Bestemmelser og engelsk Ret.

Den engelske Dispatchør maatte nødvendigvis opgøre i Henhold til Certepartiet, og Certepartiet indeholdt den omtalte Klausul om Y. & A. R. hvoraf følger, at den foreliggende Dispache ikke kan være opgjort efter engelsk Ret. Den stemmer i nærværende Tilfælde i Resultatet overens med en efter engelsk Ret foretagen Opgørelse, men det er en Tilfældighed, beroende paa, at der ikke findes andre Havarikomkostninger eller Tab end netop Overborkkastning; havde der derimod været et Nødhavnsophold paa nævnte Rejse med Hyre og Kostpenge til Besætningen, da vilde det have vist sig, at den engelske Dispatchør ved disse Omkostningers Fordeling havde rettet sig efter Y. & A. R. og ikke efter engelsk Ret. Man kan saaledes ikke sige, at nævnte Dispache er en paa rette Sted lovlige opgjort Dispache, nej, det er en Dispache, opgjort paa Grundlag af en Overenskomst i Certepartiet, og hvis denne Overenskomst er uforbindende for Kaskoassurandørerne, da kommer det an paa, om de da skal betale efter Y. & A. R. eller efter Bestemmelsesstedets Ret. Her vil vel altsaa Sverrigs Højesteret og Sjø- og Handelsretten svare, at det er Bestemmelsesstedets Ret, der skal anvendes, fordi Undtagelser i Y. & A. R. gør at disse slet ikke mere er Y. & A. R. [se ogsaa J. Jantzen: Samling af nordiske Domme i Søfartsanliggender, Aargang II, Oversigt]. Men Følgen heraf maa da være, at disse Regler, saasart der er gjort en Undtagelse fra dem, bliver som uskrevne i Forholdet til Assurandørerne, uanset om den foretagne Undtagelse i det paagældende Tilfælde faar nogen Betydning eller ej. Har man t. Eks. i et Certeparti den nævnte Undtagelse af Rule I om Dækslast, og et Skib paa Rejsen til England maa søge ind i en Nødhavn og der har et langt Ophold, men uden at der paa Rejsen er Tale om Overborkkastning af Dækslast, da maa Kaskoassurandørerne være i deres Ret til at nægte at betale Skibets Andel efter den i England efter Y. & A. R. except Rule I opgjorte Dispache idet de maa kunne sige: Y. & A. R. betragter vi som uskrevne, vi betaler kun Skibets Andel efter en efter Bestemmelsesstedets Ret opgjorte Dispache. Dette vil for Rederen medføre et betydeligt Tab, idet han mister Andelen i Besætningens Hyre og Kostpenge, et Tab, som man netop ved Indførelsen i Certepartiet af Y. & A. R. har tilsigtet at undgaa. — Denne nødvendige Følge af de nys afsagte Domme kan imidlertid næppe siges at være heldig for Rederne.

I England, hvor Spørgsmaalet om Undtagelser fra Y. & A. R. ogsaa har været fremme, har man fra forskellig Side stærkt fremhævet det uheldige i at gøre Undtagelser fra disse Regler, der ved deres almindelige Antagelse og udbredte Anvendelse har en ikke ringe

Betydning i Retning af at lette Havarioppgørelserne og udjævne de forskellige Uoverensstemmelser i de enkelte Landes Lovgivning paa dette Omraabe. Det vilde for alle interesserede være ønskeligt om man ad den ene eller den anden Vej kunde komme til en større Bestemthed og en større Klarhed end den, der nu hersker om Spørgsmaalet York & Antwerp Rules except Rule I.

Faxe og Omegn. Kapt. *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.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle. Skibsreder C. P. Lund, Rønne Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Skibsreder Marius Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø, Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

Ugens Havarier.

Kallundborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 23. ds. paa Grund mellem Wasa og Ny Karleby. Flot med Assistance af Bjergningsdpsk. Neptun, der bragte Skibet til Stockholm læk og med svær Bundskade.

Buck Hound, Fiskedpsk. af Hull er d. 28. ds. strandet ved Thorsminde. Besætningen, 9 Mand, reddede sig selv i Land.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“'s Sagførere.

Aalborg Sagfører *Knud Petersen* og *Henrik Knudsen*.
 Aarhus — *N. Knudsen*.
 Assens — *J. Jørgensen*.
 Esbjerg — *J. Clausen*.
 Faaborg — *J. Amtoft*.
 Fredericia — *E. Thiellesen*.
 Frederikshavn.. — *N. Petersen*.
 Horsens Overretssagfører *Schouenborg*.
 Kallundborg ... Sagfører, cand. jur. *Aage Schulte*.
 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*.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 24. Juli, ank. til Blyth 29. Juli. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 27. Juli, bestemt til Cronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 28. Juli, best. til Blyth. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Stettin 23. Juli, ank. til Riga 25. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, ankom til Sundsvall 21. Juli. — Skjold, Schmidt, afg. fra Riga 20. Juli, ank. til Ghent 26. Juli. — Knud II, Hansen, afg. fra Blyth 17. Juli, ank. til Kronstadt 24. Juli. — Ragnar, Holst, afg. fra Rouen 25. Juli, ankom til Sunderland 27. Juli. — Volmer, Ribet, afgik fra Rouen 24. Juli, best. til Sunderland. — Dan, Tofte, afgik fra Rotterdam 25. Juli, ank. til Newcastle 27. Juli. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 27. Juli, best. til Lübeck. — Danmark, Kraemer, afg. fra Riga 19. Juli, ankom til Rotterdam 24. Juli. — Svend II, Risø, afgik fra Lovisa 11. Juli, ankom til Antwerpen 17. Juli. — Olaf, Petersen, afgik fra Dunkerque 24. Juli, ankom til Blyth 25. Juli.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Hull 25. Juli, ankom til Sunderland 26. Juli. — Alexander Shukoiff, Stoltenberg, ankom til Cronstadt 25. Juli. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Newcastle 25. Juli, best. til Cronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afg. fra Kronstadt 26. Juli, best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Cronstadt 25. Juli. — Russ, Rasmussen, ankom til Preston 24. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra St. Vincent 14. Juli, best. til Cardiff.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland... Kapt. *C. Jensen*, Nordborggade 4, Kbhvn.
 Dragør " *J. Schmidt*, Dragør.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Ghent 30. Juli. — Kamma, Løfler, ank. til Riga. 26. Juli. — Helga, Lagesen, afgik fra Tyne 25. Juli. — Martha, Jørgensen, ank. til

Stettin 29. Juli. — Elna, Møller, afg. fra Sunderland 24. Juli. — Therese, Pedersen, ank. til Sunderland 25. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Shields 29. Juli. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Sharpness 25. Juli, ank. til Newport 26. Juli. — Dana, Nielsen, i Vladingen.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Hull 29. Juli, best. til Dimston. — Niobe, Schmidt, afg. fra Rouen 18. Juli, best. til Sunderland. — Nancy, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 25. Juli, best. til Skellefteå. — Nautik, Meinertz, afgik fra Luleå 23. Juli, best. til Treport. — Nordsoen, Gram, pass. Gibraltar 26. Juli, best. til Newcastle. — Nexos, Sørensen, afg. fra Nantes 26. Juli, best. til Amble. — Nora, Jørgensen, afgik fra Amble 28. Juli, bestemt til Cronstadt. — Neptun, Winther, ank. til Nakskov 24. Juli. — Nerma, Nielsen, ank. til Poole 28. Juli. — Alfa, Nørby, ank. til Cronstadt 28. Juli.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra Malmø 26. Juli, bestemt til Lovisa. — Dagny, Lorentzen, ank. til Mo 28. Juli.

Nordsoen. Nordland, Petersen, afg. fra Nordmaling 22. Juli. — Holland, Lund, ank. til Hernøsand 28. Juli. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 26. Juli. — Rusland, Møller, ank. til Kjøge 28. Juli. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Dunkerque 23. Juli.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra St. Lucia 17. Juli. — Ekliptika, Callesen, ank. til Brahestad 27. Juli. — Venus, Jørgensen, afgik fra New Orleans 10. Juli. — Mars, Nielsen, afgik fra Burntisland 19. Juli.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Stettin 25. Juli, bestemt til London. — Fyen, Hansen, afgik fra Riga 26. Juli, best. til Dunkerque. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 26. Juli, best. t. Delfzigl. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 25. Juli, ank. til Amsterdam 28. Juli. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 26. Juli, ank. til Helsingør 26. Juli. — Normannia, Erichsen, afgik fra Methil 24. Juli, best. til Kronstadt.

Østersoen. Cimbria, Hansen, ank. til Hamburg 23. Juli. — Patria, Lund, afgik fra Rouen 25. Juli, ank. til Hamburg 27. Juli. — Gratia, Skov, afg. fra Dordrecht 26. Juli, best. til Burntisland.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 27. Juli, best. til Ghent. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 24. Juli, ank. til Riga 29. Juli. — Caledonia, Fisker, afgik fra Burntisland 25. Juli, best. til Swinemünde. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Zaandam 26. Juli.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afg. fra Kbhvn 29. Juli, best. til Calais. — Brattingsborg, Suenson, ank. til Calais 26. Juli. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Jakobsstad 23. Juli. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Kbhvn. 28. Juli. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kbhvn. 28. Juli. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Uleaborg 27. Juli, best. til Rouen. — Kronborg, Eriksen, afg. fra St. Vincent 14. Juni, best. til Freemantle. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 26. Juli. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Gamle Karleby 27. Juli, best. til Frankrig. — Søborg, Fischer, ank. til St. Petersborg 28. Juli. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 15. Juli, best. til Ghent. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Sevilla 17. Juli.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Dieppedalle 24. Juli. — Klampenborg, Jensen, afg. fra Grimsby 28. Juli, best. til Cronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Hamburg 26. Juli, best. til Wasclot. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Kbhvn. 25. Juli, best. til Calais. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Braila 23. Juli. — Ulfsoeg, Hveissel, afgik fra Neapel 25. Juli, bestemt til Sevilla. — Vordingborg, Petersen, ank. til Ghent 26. Juli.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afg. fra Kbhvn. 28. Juli, best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ank. til Stockholm 27. Juli.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til St. Petersborg 28. Juli. — Sjælland, Sonnichen, afg. fra Kiel 26. Juli, ank. til best. til Burntisland. — Agnete, Jensen, afg. fra Antwerpen 26. Juli, ank. til Methil 29. Juli. — Hermia, Sørensen, afg. fra Kiel 24. Juli, ank. til Burntisland 28. Juli. — Alice, Hansen, afgik fra Terneuzen 25. Juli, ank. til Grangemouth 28. Juli. — Ajax, Brorson, afgik fra Hartlepool 28. Juli, ank. til Methil 29. Juli. — Bornholm, Petersen, ank. til Grangemouth 27. Juli. — Rønne, Hintze, afgik fra Libau 26. Juli, bestemt til West Hartlepool. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel 29. Juli, best. til Newcastle.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Grangemouth 29. Juli. — Thorvaldsen, Skjædt, afgik fra Archangel 23. Juli, best. til Aberdeen f. O. — Ansgar, Larsen, ank. til Boness

21. Juli. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Blyth 26. Juli, best. til Cronstadt. — Hamlet, Sommer, ank. til Newcastle 29. Juli. — Helge, Matthiessen, afgik fra Cronstadt 28. Juli, best. til Bjerneborg.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afg. fra Shanghai 15. Juli.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 25. Juli til Odense.

Svensden & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Boness. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Sunderland 26. Juli. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kbhvn. 29. Juli. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Burntisland 28. Juli. — G. Koch, Jørgensen, ank. til on Tyne 23. Juli. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Grimsby 25. Juli. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Kallundborg 26. Juli.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Rotterdam 25. Juli. — London, Bom, afgik fra Raumo 23. Juli, best. til Amsterdam. — Paris, Nielsen, afg. fra Jacobstad 21. Juli, best. til Calais.

Myren. Clara, Jensen, afgik fra Sunderland 29. Juli, best. til Neufahrwasser. — Kai, Thomsen, afgik fra Boulogne 29. Juli, best. til Burntisland.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Methil 26. Juli. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Riga 25. Juli, bestemt til Dordrecht.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Newcastle 25. Juli, best. til Alicante.

Sejlskibe.

Fanø. Senderho. Anna, Hansen, afg. 28. Juli fra Rochester til Skelettå. — Mary, Lydom, afg. 26. Juli til Burntisland. fra Falkenberg.

Rønne. Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Svendborg 13. Juli. — Freja, Bech, ank. til Riga 13. Juli. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 16. Juli. — Zephyr, Jensen, ank. til Bjaste 18. Juli. — Charles, Kjeldsen, ank. til Westhartlepool 18. Juli. — Gudmund, Borbye, ank. til Gefle 18. Juli.

Svendborg. Rota, Jørgensen, ank. til Vlaardingen 19. Juli. — Knud, Jensen, ank. til Charlestown 22. Juli. — Hansine, Nielsen, ank. til Plymouth 21. Juli. — Hilda, Rasmussen, ank. til Alloa 21. Juli. — Peder, Jørgensen, ank. til Laurvig 22. Juli. — Dannebrog, Clausen, ank. til Norrkøping 21. Juli. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Abbeville 21. Juli. — Phoenix, Hansen, ank. til Skellefteå 22. Juli. — Helge, Nielsen, ank. til St. Valery 22. Juli. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Pillau 22. Juli. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 23. Juli. — Saga, Clausen, ank. til Stugsund 23. Juli. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Strømfors 23. Juli. — Elise Bay, Petersen, ank. til Kings Lynn 25. Juli. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Newcastle 24. Juli. — Erhardt, Larsen, ank. til Arhangel 25. Juli. — Samson, Hansen, ank. til Uleaborg 23. Juli. — Fylla, Rasmussen, ank. til Råfse 24. Juli. — Ane, Rasmussen, ank. til Nordmalingen 24. Juli. — Gefion, Fisker, ank. til Drøbak 26. Juli. — Fulvia, Nielsen, ank. til Charlestown 25. Juli. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Bridgeport 26. Juli. — Haabet, Andreassen, ank. til North Malin 25. Juli. — Lilly, Rasmussen, ank. til Fowey 26. Juli. — Alfrede, Wilde, ank. til Archangel 27. Juli. — Dannebrog, Bergesen, ank. til Liverpool 21. Juli. — Venta, Poulsen, ank. til Charlestown 25. Juli. — Skjold, Larsen, ank. til Leith 25. Juli. — Urania, Jensen, ank. til Morrisshaven 26. Juli. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Faxe 26. Juli. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Faxe 26. Juli. — Clythia, Nielsen, ank. til Newcastle 27. Juli. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Dysart 28. Juli.

Ærø. Thekla, Fabricius, ank. 22. Juli til Winga. — Svane, Møllmann, ank. 21. Juli til Boston. — Albert, Fabricius, ank. 21. Juli til Ramsey. — Thea, Friis, pass. 20. Juli Sletten paa Rejse til Skelettå. — Fri, Rasmussen, ank. 22. Juli til Paimpol. — Debora, Rasmussen, ank. 22. Juli til Stanraer. — Ruth, Eriksen, afgik 21. Juli fra Auray til St. Yves. — Caroline, Lauritzen, ank. 22. Juli til Kjøbenhavn. — Bien, Petersen, ank. 21. Juli til Kjøbenhavn. — Skirner, Thomsen, ank. 21. Juli til Kjøbenhavn. — Niels Juel, Nielsen, er ankommen til Laguna di Carmen (Mexico). — Skirner, Jepsen, ank. 22. Juli til St. Hebers (Jersey). — Union, Mortensen, ank. 5. Juli til Ønderfjord (Island). — Mette, Andersen, ank. 23. Juli til Portsmouth. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 21. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Kronstadt til Grangemouth. — Nansen, Petersen, pass. 21. Juli Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Færøerne til Sundsvall. — Emilie, Hansen, afgik 21. Juli fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Skjold, Mygind, ank. 24. Juli til Råfse. — Marie, Rasmussen, ank. 23. Juli til Kjøbenhavn. — Margrethe, Christensen, afg. 23. Juli fra Kjøbenhavn til Assens. — Thor. Kromann, afgik 11. Juni

fra Rio Hacka til Hamburg. — Norden, Rasmussen, ank. 23. Juli udenfor Courselles. — Dana, Carlsen, ank. 24. Juli til Archangel. — Cæsar, Jørgensen, ank. 24. Juli til Masnedsund. — Anna, Madsen, ank. 8. Juli til Færøerne. — Ægir, Rasmussen, afgik 22. Juli fra Fowey til Stettin. — Marie, Boye, ank. 22. Juli fra Alloa til Rudkjøbing. — Hans Følmer, ank. 25. Juli til Archangel. — Thyra, Jørgensen, ank. 25. Juli til Kjøbenhavn. — Ingeborg, Rasmussen, ank. 25. Juli til Kjøbenhavn. — Alma Marie, Hansen, ank. 25. Juli til Bristol fra Casseblanca. — Mathilde, Hansen, ank. 26. Juli til Skien. — Norden, Rasmussen, ank. 25. Juli i Courselles Dok. — M. Hay, Petersen, ank. 27. Juli til Nykøbing F. — Nansen, Petersen, ank. 27. Juli til Sundsvall.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaleene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb. Ifølge Opmaaling i 1902 findes der i den N.-lige Del af Ringkjøbing-Dyb kun 2 Fv. Vand. Da dette Farvand er underkastet store og hurtige Forandringer, maa det betragtes som uforvarligt at besejle det. Sømærkerne „Søren Bovbjergs-Knob NØ.“ og „Ulven V.“ ville blive inddragne.

Kattegat. Ljylland Ø.-Kyst. Fornæs. I 1902 vil Fornæs Fyr blive forandret til et hvidt Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af $\frac{1}{6}$ S. Varighed. Lysævn: 36 Kml. Fyrtaarnet bliver uforandret.

I Slutningen af August slukkes det nuværende Fyr og et midlertidigt, hvidt Blinkfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Blink, Blink c. 2 S., Mørke c. 3 S., tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Synsviddens og Lysævn: 8 Kml.

Under Forandringen kan det nye Fyr brænde til Forsøg.

Anholt-NV.-Rev. Rønne-Løb og Slusen. Om kort Tid indtages den nuværende Afmærkning i Slusen. Samtidig udlægges en Vager med rød Stage og Kost paa V.-Siden af Løbet, 9,960 Alen N. $50\frac{1}{4}^{\circ}$ V. fra Ostebakke Fyr, og en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost paa Ø.-Siden af Løbet, 9,320 Alen N. $48\frac{1}{4}^{\circ}$ V. fra Ostebakke Fyr.

I Løbet er der ikke under 12 Fods Dybde

I Rønne-Løb vil samtidig Vagerne blive ombyttede med Prikker.

Anholt. Anholt Havn. Anholt Havn, ved Anholt NV.-Spids, er nu saa vidt færdig, at den vil blive aabnet i Efteraaret 1902. Dybden er 12 Fod.

Sundet. Kjøbenhavn. Nyholms Kran. Forandringen af Nyholms Kran er foreløbig udsat.

Smaalands-Farvandet. Karrebæksminde. V. for Karrebæksminde er anlagt en ny Havn ved Indløb V. fra, og det gamle Indløb er spærret. I den ydre Del af den nye Havn er der indtil $18\frac{1}{2}$ Fod Vand, hvorfra Dybden aftager Ø. efter til ind i den gamle Havn.

Island. Faxafjærd. Reykjavik Ø. Videy N. Et Skær med 10 Fod Vand er fundet i 5 à 6 Fv. Vand c. 2 Kbl. N. for Videy, 2,900 Alen N. 19° V. fra Kirken paa Videy.

Island SØ.-Kyst. Papós. Ifølge Undersøgelser, foretagne i 1902 i Papós, meddeles følgende Oplysninger, der træde i Stedet for de i „Islandske Lods“, Side 112, angivne:

Papós er Udløbet fra Papafjærd, som ligger N. for Vestrahorn og inden for Lónsvik. N.-Siden af Papós er en lang, smal Sand- og Grustange, Melatangi, Ø. for hvilken der ligger nogle smaa Klippeøer, Klapperne. S.-Siden af Papós dannes af den fremspringende Hage Rakkeberghale, hvis Yderende bestaar af Klipper. Ved en Bugt med 5 à 6 Fod Vand er Rakkeberghale skilt fra de to Skær Indre Kraka og Segasker. Omtrent 1 Kbl. N. for Rakkeberghale ligger Skæret Kraka, som er tæt med Lavvande, men paa hvilket Søen altid bryder, og c. 3 Kbl. NØ. for Rakkeberghale Skæret Bola, som er tæt ved Springtids Højvande. S. for disse Skær er Farvandet urent med Øer og Skær.

Anduvningen af Papós foregaar i Mærket: „Hak i Eystrahorn overet med Øen Vigr.“ Man holder ind c. 1 Kbl. N. om Bola, c. $\frac{1}{2}$ Kbl. N. om Kraka og ind omtrent midt imellem Klapperne og Segasker. Ankerpladsen findes c. 2 Kbl. inden for denne Linie i $2\frac{1}{2}$ Fv. Vand ud for et tildels tilsandet Vrag. Inden for Ankerpladsen aftager Dybden hurtig til 6 à 7 Fod. Bundarten paa Ankerpladsen er sort Sand og Ler. I Løbet er der over 2 Favne, men det er saa smalt og bugtet, at det ikke kan benyttes af noget Skib uden Afmærkning, da Flakkene fra Melatangi og Klapperne skyde saa langt ud i Ø.-lig og fra Segasker i N.-lig Retning, at man paa disse Steder let kan faa 9 Fod Vand ved Springtids Lavvande. Iøvrigt varierer Vandstanden saavel fra Aar

til Aar som efter Aarstiderne. Vedholdende SØ.-lige Vinde give som Regel lavere Vandstand i Løbet.

Skibe, som ville ankre paa Reden, kunne staa ind til $1\frac{1}{2}$ à 2 Kbl. Afstand fra Bola, hvor der er 5 à 6 Fv. Vand. Havnetiden er 3 T. Forskellen mellem Højvande og Lavvande ved Springtid er c. 6 Fod, ved Slaptid 3 à 4 Fod.

Strømmen kan løbe meget haardt; den udgaaende Strøm er haardst og kan naa en Fart af 6 Mil. Med udgaaende Strøm er der hyppigt Braad i Indløbet.

Den nærmeste Gaard ligger 2 Kml. fra Ankerpladsen, og paa Gaarden findes for Tiden ingen kendt Mand.

Det maa fraaades Skibe at søge ind i Papós uden lokalt kendt Mand, men selv med en saadan maa det fraaades Skibe med over 8 à 9 Fods Dybgaaende at søge Ankerplads i Osen.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Figeholm. I Farvandet fra Søen til Figeholm er fundet en 11 Fods Grund. Den er afmærket med en Stage med Kryds. $57^{\circ} 21' 40''$ N. Br. $16^{\circ} 36' 40''$ Ø. Lgd.

Tyskland. Warnemünde. Paa Yderenden af V.-Molen, som er under Forlængelse, ved Warnemünde brænder, naar Vejret tillader det, et hvidt, fast Fyr, 170 Alen fra det grønne Fyr. Flammens Højde: 16 Fod. Det staaer fra Warnemünde Fyr i N. 5° Ø. og fra den ny Ø.-Moles Hoved i N. 48° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 15de Juli. $53^{\circ} 7'$ N. Br. $2^{\circ} 55'$ Ø. Lgd. En Mast, 6 Fod over Vandet.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I Stortemelk er Spidstønde Nr. 1 med Ballon flyttet og ligger i $25\frac{1}{2}$ Fod Vand. $53^{\circ} 19' 40''$ N. Br. $5^{\circ} 1' 6''$ Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 2 med Kors ligger paa $53^{\circ} 19' 23''$ N. Br. $5^{\circ} 2' 37''$ Ø. Lgd. Ooster- eller Witte-Lid høje Ledefyr er slukket, og V. for den høje Fyrbaake er tændt et hvidt, fast Fyr, der vises fra en Baake. Flammens Højde er uforandret.

Da sort Lystønde Nr. 5 er flyttet lidt længere ud i Farvandet, maa man uden for denne holde den røde Lystønde fri N. for den sorte Lystønde paa Kurs S. 77° Ø. eller N. 77° V.

Frankrig. Sandettié. I 1902 udlægges ved Sandettié i c. 12 Fv. Vand et Fyrskib, der hver 5 Sekunder viser hvidt Et-Blink. Skibet er 111 Fod langt og 22 Fod bredt, rød-malet, mærket „Sandettié“ med hvidt. Det har een Mast, hvorfra Fyret vises. Flammens Højde: 38 Fod. Lysævn: 20 Kml. Fyret vil brænde til Forsøg. $51^{\circ} 13' 25''$ N. Br. $1^{\circ} 53' 40''$ Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Alprech. Den 25de Juli 1902 er Alprech Fyr slukket og det midlertidige røde, faste Fyr tændt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Saint Mathieu. I Saint Mathieu Fyr er Lysvinklen, hvis Midte ligger i N. $21\frac{1}{2}^{\circ}$ V., nu udvidet til 5° .

Rochebonne. Lystønden „Rochebonne-Congrée NO.“ er ombyttet med en anden rød, spids Lystønde, som viser grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 Fod. Lysævn: $7\frac{1}{2}$ Kml. $46^{\circ} 12' 53''$ N. Br. $2^{\circ} 27' 2''$ V. Lgd.

Spanien NV.-Kyst. Ferrol. Den 15de Juli 1902 er paa Yderenden af Molen Corruxeira ved Ferrol Havn tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys $2\frac{1}{2}$ S., Mørke $2\frac{1}{2}$ S. Flammens Højde: 29 Fod. Synsviddens: 9 Kml. Graa Fyrbaake. Fyret lyser over 270° . Det gamle Fyr er slukket. $43^{\circ} 28' 48''$ N. Br. $8^{\circ} 15' 8''$ V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Portland Harbor. Witch Rock. Ved Witch Rock er Tønden inddragen og en rød Lystønde, mærket W R, som viser hvidt, fast Fyr, udlagt $\frac{1}{2}$ Kbl. SØ. for det Grundeste, $1\frac{1}{16}$ Kml. N. 83° Ø. fra Portland Head Fyr.

Massachusetts. Boston. Fyrskib Nr. 54, der ligger c. 6 Kml. N. 83° Ø. fra Boston Fyr, er midlertidigt ombyttet med Reserverfyrskib Nr. 58. Fyr og Taagesignaler ere uforandrede.

Boston Harbor. Kellys Rock. En rød Spirtønde Nr. $8\frac{1}{2}$, er i 23 Fod Vand udlagt ved S.-Siden af 23 Fods Grunden Kellys Rock, fra Boston Fyr i S. 66° V. og fra Nix Mate Baake i S. 67° Ø.

New York. Greens Ledge og Cockenoe Island Shoal. Greens Ledge Klokketønde er ombyttet med en rød Spirtønde, der ligger i 21 Fod Vand, fra Norton Point i S. 32° V. og fra Long Neck Point i 83° Ø. Cockenoe Island Shoal Spidstønde Nr. 20 er ombyttet med en rød Klokketønde, der ligger i 23 Fod Vand, fra Penfield Reef Fyr i S. 60° V., og fra Eatons Neck Fyr i N. 21° Ø.

Long Island. East Rockaway-, Long Beach- og Jones-Inlet. Ved East Rockaway Inlet er i 9 Fv. Vand udlagt en rød, spids Fløjtetønde Nr. 6, fra Kuplen paa Long Beach Hotel i Syd 21° V. og fra Rockaway Redningsstation i S. 48° Ø.

Ved Long Beach er i 8½ Fv. Vand udlagt en rød, spids Fløjtetønde Nr. 4, fra Short Beach Redning-Station i S. 49° V. og fra Kuplen paa Long Beach Hotel i S. 27° Ø.

Ved Jones Inlet er udlagt en rød, spids Fløjtetønde Nr. 2, fra Short Beach Redning-Station i S. 16° V., og fra Kuplen paa Long Beach Hotel i S. 55° Ø.

Delaware Bay. Delaware Bølgebryder Ø.-Ende. Paa Ø.-Enden af Delaware Bølgebryder, S.-Siden af Indløbet i Delaware Bay, er anbragt en Taageklokke. Naar Daboll Trompeten paa samme Sted er i Uorden, gives Taagesignal med Klokken, Et-Slag omtrent hver 10 Sekunder. Klokken slaas med Haandkraft.

Virginia. James River. Ved James River ere følgende Fyr tændte:

Church Point hvide, faste Fyr paa SØ.-Enden af Værftet paa Jamestown Island SV.-Side, ¾ Kml. neden for Church Point. Flammens Højde: 26 Fod.

Wilcox Wharf hvide, faste Ledefyr, Forfyret ¼ Kml. neden for Værftet. Flammens Højde: 48 Fod. Bagfyret 160 Alen N. 15° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 73 Fod. Holdte overet lede de i 14½ Fod Vand gennem Løbet mellem Minzies Middle Ground og Windmill Point.

Maycox Point hvide, faste Ledefyr. Forfyret ved den nedre Side af Maycox Point. Flammens Højde: 34 Fod. Bagfyret, 2½ Kbl. S. 63° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 78 Fod. Holdte overet lede de i Løbet mellem Wilcox Wharf og Maycox Point.

Woodsons Rock hvide, faste Ledefyr. Forfyret c. ¼ Kml. neden for Nashs Wharf. Flammens Højde: 39 Fod. Bagfyret 1 Kbl. S. 27° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 58 Fod. Holdte overet lede de fri af Woodsons Rock, ud for Meadowville, ved det nederste af Jones Neck.

Chaffin Bluff hvide, faste Fyr paa Yderenden af Broen, ¾ Kml. oven for Chaffin Bluff. Flammens Højde: 24 Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien V.-Kyst. Secche di Licosa. Tønden paa Secchi di Licosa er en rød Spidstønde med sort Stage uden Ballon.

Italien. Livorno. Meloria. Fyret paa Meloria S.-Ende er atter i Orden.

Æoliske Øer. Salina. Secca del Capo. Paa Grunden Secca del Capo, NØ. for Øen Salina, kan man ikke stole paa, at Dybden er over 3 Fv.

Algier. Bone. Den 1ste August 1902 forandres Belysningen ved Bone, hvortil Indløbet nu kun er 200 Alen bredt, saaledes: Det grønne, faste Fyr paa S.-Molens Hoved slukkes. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr, udlægges i Løbet, ½ Kbl. uden for S.-Molens Hoved. Lystønden ved Yderenden af Jeteé du Lion, der er under Bygning, ombyttes med en rød Lystønde, som viser grønt, fast Fyr. Det røde og grønne Fyr ved Indløbet til Inderhavnen ombyttes henholdsvis med et grønt, fast og et rødt, fast Fyr.

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

Bay of Bengal. Gulf of Martaban. Irrawaddy. Den 3die Juni. 15° 29' N. Br. 94° 48' Ø. Lgd. Vrag i 15 Fv. Vand, med Master 6 Fod over Vandet. Vraget ligger i Ruten mellem Alguada Reef og Fyrskibet „Baragua Flats“.

Den 12te Maj. 15° 30' N. Br. 96° 9' Ø. Lgd. Vraget af Damperen „Camorta“.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Kiusiu N.-Kyst. Spex Strait. En 2¼ Fv. Klippe Takose ligger 1,7 Kml. N. 75° Ø. fra Do Sima N.-Ende og i S. 28° Ø. fra Mærket paa Kassa Yama 33° 27' N. Br. 129° 33' Ø. Lgd.

En 4 Fv. Klippe Nakazone ligger 2½ Kbl. N. 27° Ø. fra den foregaaende.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Alexandria og Port-Said i Ægypten samt Sydney i Australien ere erklærede for smittede af Pest.

Sverrig. — Ægypten og Byen Karatsu i Japan er erklærede for smittede af Kolera.

Spanien. — Provinzen Fuknoka i Japan er erklæret for smittet af Kolera.

Grækenland. — Karantænen overfor Konstantinopel er hævet. Passagerer og Mandskab underkastes strængt Lægeeftersyn.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Juli 1902.

Dampskibs Aktier.		Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.			89¼	90½
Danmark			68	68¾
Norden			97	98½
Kjøbenhavn			84¼	84¼
Carl	40		39¾	40½
Dannebrog			83	83¼
Skjold			53¼	54½
Urania			37½	39
Union			89	89½
Dampsk. af 1896			84	85¼
Østasiatiske			99	99¼
Østersøen	99		99	100½
Nordsoen			39	44
Torm			—	—
Vesterhavet			102	107
Gorm			—	—
Inga			83	85
Cimbria			—	—
Foren. Bugser-Selsk.			—	—
Dansk-russisk Dampsk.			—	85
Hejmdal			—	—
Dampskibs Obligationer.				
4% foren. Dampsk.			100	103
5% — — — — —			—	—
5% Norden			—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3% Stats amort.			—	—
3½% uopsig. Stats			99¾	100
3½% Husejer Kreditk.			88¾	89½
3½% Kbhvns Kreditf.			90¼	91
4% — — — — — 2. Serie ..	95¾		95½	95¼
4% — — — — — 1. — ..			98¼	99¼
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	90¾		90½	90¾
4% — — — — — 7 — ..	96		95¾	96
3½% Landkreditk. 3 — ..			91	92
Aktier.				
Nationalbank			144¾	145½
Privatbank			120	120½
Landmandsbank			118	118¼
Handelsbank			120½	118¼
Grundejerbank			106	108
Burm. & Wain	80¾—½		80½	80¾
Helsingers Jærnsk.			—	—
Sukkerfabr.			107	107½
Bryggeri Aktier			107¼	107½

Vekselkurser d. 29. Juli 1902.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.19	18.16
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 29. Juli 1902.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3½% — — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	97.30
4% — — — — — 1890	85.10

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

„Kjøbenhavn“ 4,000, „Norden“ 10,000, „Dannebrog“ 6,000, „Carl“ 2,000, „Union“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 10,000, Forenede Dampskibsselskab“ 2,000, „Østasiatiske“ 4,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa vel i fast som flydende Consistens hos alle Iseenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

J. D. BEAUVAIS'

anerkendte
SKIBSPROVIANT

saasom:
OKSEKØD m. SUPPE,
KONSERVEREDE PØLSER,
LEVERPOSTEI & SYLTE,
BLODBUDDING,
GRØNTSAGER (konserv. saltede, & tørr.),
SAFTER & SYLTETØJER

anbefales

ALLE SØFARENDE.
Leverandør til den kgl. danske Marine.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

En ung Pige,

18 Aar, ønsker til 1. November Plads paa et Skib som Stuepige eller Opvartningsjomfru. Billet mrk.: „Stuepige“ indlægges paa dette Blads Kontor.

Skib til Salg.

Til Salg er en smuk Lodskutter eller Yacht, bygget af Eg med Metal-Bolte og af følgende Dimensioner:

Længde omtrent 50' med 14' 3" x 9'. Kutteren, som fornyligt er dokket og repareret og er i udmærket Stand, har Jærballast og stort Inventar, er en Hurtigsejler og udmærket Søslib. Med dens elegante Bekvemmeligheder egner den sig særlig for Lystsejlad, til Lodskutter eller til Fiskeri.

Ligeledes er til Salg nogle faa gode Fiskesmakker (Sejl) paa 40 à 70 Reg. Tons.

Angaaende laveste Pris og andre Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.: Massey, Hull.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.

OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

C. Mollerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Kjøbenhavn Flydedok og Skibsværft.

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavn Frihavn.

Teak — Mahogni — Nødde træ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Iben træ m. m.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Aalborg
Brøndums **Akvavitter.**

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Traflet 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Babeock & Wilcox

Land- } og Rørkedler
Marine } samt Overhedere

fabrikeres og leveres af
Aktieselskabet Burmeister &
Wains Maskin- og Skibsbyggeri.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annegade 44. C.

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

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —
er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.
Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Herr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,
Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende **Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger** udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

PRIMA BUNKER-KUL.

BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Peter M. Simoni,
Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers
Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

LANDMANDSBANKEN

udsteder **Øksler** og **Økkreditiver** paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

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

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

N. M. Hansen,

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

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Olietøj,

bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekspederingsforretning,
20, Østerbro 20.

P. Schous

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

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglegaardshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

J. Melander,

Blikkenlager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Bitumastic Præparater

fra

Wales 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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

P. Jørgensen,

Kallundborg,

udfører alt Skibs- og Maskin-
arbejde **solidt** og **billigt**.

Største Forretning
i udenlandsk

**Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.**
Kulørte Lampions og Lys-Ballonier.

Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper,
Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og
Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fisker-
fartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordel-
agtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG, Hellerup.**

Strandvej 36. Telefon 69.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget "Ägir" i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København — Stockholm og Mellemstationer.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Nyhavnsgade 6.

Randers. Chr. Laursen.
Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbelt (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

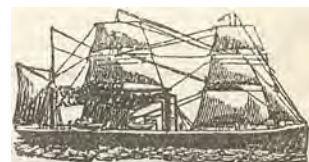
KJØBENHAVN.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

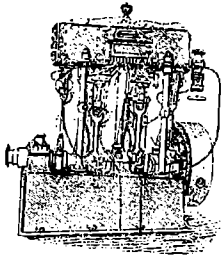
Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
(N. J. Poulsens Eitfl.). Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

M. Wilhelmsen, Aarhus.
Teknisk Forretning.
Maskinpakning og Olie.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

A. Jansen & F. Hansen's

Maskinværksted,

Kattesundet 29, Aalborg,

udfører alle Arter Skibs- og Maskinarbejde.
Telefon 414.

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1838).

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

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra **Jyllands Motorforretning** i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 31. Juli 1902. — Sø- og Handelsretsdomme. — Londons Havneforhold. — Verdens Handelsflaader. — 2 pCt. Klausulen i Certepartier. — Fragtmarkedet. — York & Antwerp Rules except Rule. — Foreringsmeddelelser. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 32.

Kjøbenhavn, Torsdag den 7. Avgust 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Composition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolai-gade 29.
Telefon 5743.

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

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

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14, Ny Guldsmædgade 30, Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres.
Telefon 137.

Nordisk
Skibsrederforening,
Repræsenteret ved
S. LAUB.
St. Kongensgade 24.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.
W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, København.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

KENDER DE

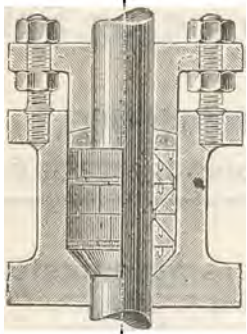
Saalolin?

Saalolin er en kemisk Aluminiumsforbindelse, og det eneste Middel, som gør Støvlerne absolut vandtætte og dobbelt saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebæsser.
Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.
Prospekter gratis franco.
Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

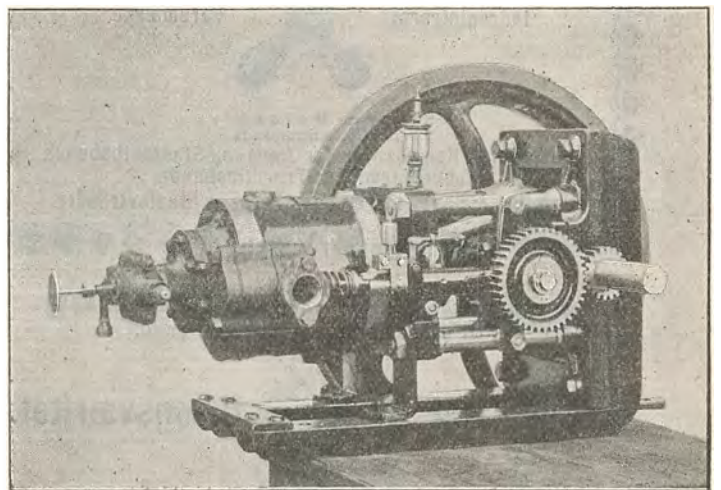
ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdsevne, simple Konstruktion, lille Petroleumstørrelse og aldrig i Uorden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½-12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensen's Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

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

Tvungen Lastelinje.

Vi gengiver her, efter Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, det af Skibsreder Torm ved Foreningens Generalforsamling her i Byen holdte Foredrag om tvungen Lastelinje:

Spørgsmaalet om tvungen Lastelinje er jo temmelig vigtigt for os alle sammen og har sin store Betydning for alle søfarende Nationer. Jeg synes, at der er 3 Ting, man først maa søge at gøre sig klart ved dette Spørgsmaal, nemlig:

1. Er Tilsyn nødvendigt?
2. Opnaas det tilsigtede Øjemed ved Lastelinjen?
3. Hvorledes bør et Tilsyn være?

Hvad det første Spørgsmaal angaar, hvorvidt Tilsyn er nødvendigt, kan der være meget delte Meninger. Der stod i den Lærebog, jeg brugte, da jeg gik i Skole: Menneskene er ikke saa gode, som de burde være, alle have de Fejl — og jeg tror nok, vi alle sammen kan godkende, at det er sandt. Rederne har jo rimeligvis ogsaa deres Fejl, og en af disse Fejl er maaske nok den, at der findes dem — the present company always excepted — som har Tilbøjelighed til at overlaste deres Skibe. Jeg tror dog ikke, der er mange, som gør det. Min Mening er egentlig den, at Tilsyn ikke er saa nødvendigt. Jeg tror, det vilde være rigtigere at skærpe det Ansvar, som efter Loven paahviler Rederne og Skibsførerne, naar de overlaster deres Skibe. Dette, tror jeg, vilde føre til et bedre Resultat. Men nu er det jo en Gang saa — man kan sige, at det ligger i Tidsaanden — at vi skal have Tilsyn paa alle Omraader; jeg havde nær sagt, at vi skal have Tilsyn selv til de allerintimeste Forretninger. Det ligger i Tidsaanden og til Dels ogsaa i Lovgivningsmyndighedernes Ukendtskab med de virkelige Forhold og i den Begrebsforvirring, der hersker om, hvad der egentlig er demokratisk i Ordets fornuftige Betydning, og hvad der ikke er det. Tilsyn slipper vi derfor næppe for, det faar vi rimeligvis paa den ene eller paa den anden Maade. Men naar vi Redere endelig skal have dette Tilsyn, mener jeg, at vi er berettigede til at fordrø, at det bliver saa lidet generende og bekosteligt som muligt, samt at det Øjemed, som er tilsigtet, opnaas ved Tilsynet. Jeg tror ikke, man kan sige om Lastelinjen, at det Øjemed, som er tilsigtet, opnaas. Efter min Opfattelse har Lastelinjen gjort og gør daglig mere Skade, end den nogensinde har gjort Gavn. For det første er Englænderne efter min Formening begyndt ved den gale Ende, og jeg er tilbøjelig til at tro, at hvis de ingen dyb Lastelinje havde, vilde Englænderne nu være mere ivrige for at faa en let Lastelinje. Der har jo allerede været Forslag derom i Parlamentet; det blev ikke vedtaget, men det blev udsat og vil rimeligvis dukke op igen. Enhver Sømand vil vide og give mig Medhold i, at det er farligere at gaa med et for let lastet eller rankt Skib end med et for dybt lastet, ikke mindst, naar det er et Dampskib. Hænder der en Ulykke med et Skib, der er for dybt lastet, er der dog nogenlunde Sandsynlighed for, at Mandskabet kan faa Baadene i Vandet og blive reddet, men der er ikke megen Sandsynlighed for det med et for let lastet Skib eller et rankt Skib, navnlig med det sidste, thi det kan slaa en Kuldbøtte i et Øjeblik. Jeg er overbevist om, at der her ved dette Bord findes Folk, som har været i den Situation at sejle med Skibe, som har haft saa megen Slagside, at man selv i roligt Vejr maa have Slingrebrædder paa Bordet. Jeg har selv været i den Situation, at Skibet har lagt sig saa meget over, at Vandet er gaaet langt ind paa Dækket, og det er ikke saa hyggeligt at staa paa Broen og se ned i Søen og tænke, at om et Øjeblik slaar vi en Kuldbøtte

og ligger dernede. Selv om Folk har stærke Nerver, bliver de dog paavirkede deraf. Saadanne Situationer fremkommer let med Skibe, som er for ranke, og efter min Mening er der meget større Fare for Menneskeliv ved de let lastede Skibe, end der er ved de dybtlastede. Jeg kom til Søns i 1850. Da havde man flere Sejlskibe end Dampskibe, men jeg har ogsaa ført Dampskibe i længere Tid. I det hele har jeg sejlet noget over 30 Aar til Søns, men jeg maa tilstaa, at om jeg end ransager min Hukommelse nok saa meget, er det mig ikke muligt at erindre et eneste Tilfælde, hvor et Skib, jeg har faret med, efter min Mening var for dybt lastet. Da denne Dyblinjebevægelse blev rejst i England, var den godt ment, men jeg tror, den var lidt for teoretisk. Der vil vist ikke kunne paavises saa forfærdelig mange Tilfælde, hvor der er sket Tab af Menneskeliv paa Grund af, at Skibe har været for dybt lastede. Og desuden er Englændernes Princip for Lastelinje, at der skal være saa meget Fribord netop midtskibs, heller ikke uangribeligt. Det kommer, som vi gamle Søfolk véd, ikke altid saa meget an paa, om et Skib ligger en Tomme mere eller mindre dybt midtskibs. Det kommer ogsaa an paa Skibets Egenskab som et godt Søkib og paa mangfoldige andre Forhold. Hvis man f. Eks. ser hen til Skibe som Kuffer og Galeaser, saa vil de Herrer, som kender disse Skibe, vide, at skønt de ligger med Dækket omtrent i Vandet midtskibs, naar de er ladede, saa gaar de dog over Nord søen om Vinteren, og selv i en svær Storm vipper de meget gemytlig op og ned, naar vi andre næppe kan bjerge os paa Dækket af et Dampskib. Det ligger ikke saa meget i Dybgaandet midtskibs som i hele Skibets Façon. Nu derimod bygges der, fordi vi har faaet denne Lastelinje, efter min Opfattelse flydende Pakhuse i Stedet for sødygtige Skibe. Der er ofte et stort Misforhold mellem Længde, Bredde og Dybgaende. De engelske Regler tager ikke tilbørligt Hensyn til Bredden, og denne har dog meget at sige. Naar vi tager et Skib, der laster en 5—6,000 Tons, og som maaske ligger 20 Fod dybt og har 4 eller 5 Fod Fribord, kan dette Skib efter min Mening næppe kaldes sødygtigt. Hvis et saadant Skib faar en Sø over i Atlanterhavet, saa kan en Sø med den Skandseklædning, der er, med Lethed kaste 500 à 1,000 Tons Vand ind paa Dækket i et Øjeblik, og saa forsvinder alle Teorier om dyb Lastelinje. Det er svære Søer, der gaar i Atlanterhavet, navnlig paa New Foundlands Bankerne, og enten et saadant Skib lænses eller det gaar mod Vinden, vil der være langt mere Fare for Menneskeliv med det, end der vil for Besætningen paa et dybt lastet Skib af den gamle Type. Faar et saadant Skib en svær Sø over, og nogle af Besætningen kommer i Drift paa Dækket, saa kan de tale om Lykke, naar de ikke bliver lemlæstede. At blive skyllet rundt mellem Dampspil, Lugekarne etc. er en farlig Sag. Men Skibe af denne Type bygges i tusindvis og godkendes af Board of Trade. Og hvad nu de Styrkeberegninger angaar, hvorefter Fribordet fastsættes, saa er efter min Opfattelse alle disse Beregninger meget illusoriske. Naar vi gaar ned og ser paa et Skib som „Oscar II“ og ser langs ad det og tænker os dette Skib ude i Atlanterhavet i svære Søer, er det efter min Mening aldeles umuligt at beregne, med hvilken Kraft en Sø vil komme til at virke der. Vi kan mere gaa efter Erfaringen, at Skibe af den Størrelse og af saadanne Dimensioner gennemgaaende taalet det og det. Jeg tror som sagt, at Lastelinjen har bevirket, at vi har faaet uheldige Skibstyper. Vil Staten blande sig i vore Sager og paatage sig Ansvaret for den Slags Ting, saa kan vi ikke forhindre det, men saa kan man heller ikke fortænke Rederne i, at de benytter sig deraf saa meget som muligt til deres Fordel. Nu er det jo kommet saa vidt, at hvis

en Reder bestiller et nyt Skib og siger til Skibsbyggeren: „Byg mig et godt Søskib“, saa vil han blive betragtet som meget naiv. Vi tvinges til at bygge Skibe, som ligger saa lidt i Vandet som muligt, laster saa meget som muligt og maaler saa lidt som muligt. Om det er gode sødygtige Skibe, skal vi ikke bryde os om. Staten har paataget sig at lave Reglerne, og vi maa rette os derefter. Jeg vil nu berøre Spørgsmaalet om den Fare, der er for ballastede Dampskibe ved at gaa over Atlanterhavet. Jeg misunder ikke de Kaptajner, som med mange af disse større Skibe skal gaa over i Ballast, og det er snart endnu værre for Maskinmestrene. Man tænke sig et saadant ballastet Skib, som gaar mod eller med en svær Sø. Hvert Minut er Skruen ude af Vandet. Der skal stærke Nerver til at taale det for Kaptajn og Maskinmester. Ved et sødygtigt Skib maa man efter min Opfattelse forstaa et Skib, som kan klare sig i en almindelig Storm. Men hvis større ballastede Dampere kommer paa en Lægervæl, kan de fleste ikke arbejde sig ud; de er aldeles hjælpeløse og ikke sødygtige. Der er vistnok ogsaa dem til Stede her, som af Erfaring véd, hvad det vil sige at ligge tværs i Søen med et saadant Skib i Atlanterhavet og hverken kunne faa det til den ene eller til den anden Side. Skibene burde have mere Ballast, og det kunde være nødvendigt at faa Regler derfor, men det har man ikke. Saa er der endnu en Grund, hvorfor jeg har imod Lastelinien, og det er, fordi derved kommer Loven til Dels i Konflikt med sig selv. Der staar i vor Sølov, at Skibsførerne er ansvarlige for Overlastning. Det kan alt sammen være meget godt, men der er mange Skibe, hvis Skibsførere er af den Mening, at de er for dybt lastede efter Lastelinjen, men de er tvungne til at gaa med det. Hvis Skibsføreren eller Mandskabet vilde sige: „Det Skib er for dybt lastet,“ vilde de blive afskedigede. Man kan tale om Arbejdets Fordeling, men ikke saa godt om Ansvars Fordeling. Enten maa Staten have Ansvaret eller ogsaa Skibsføreren eller Rederen, og det sidste tror jeg er det fornuftigste. I Tyskland er de komne ind paa at indhente statistiske Oplysninger fra Kaptajnerne om, hvorledes Skibene har klarer sig i Søen under forskellige Forhold, og det er en ganske fornuftig Maade at arbejde paa. Jeg nærer store Betænkeligheder ved denne Lastelinje. Jeg anser det for aldeles umuligt at opstille bestemte og retfærdige Regler for, hvad et Skib kan laste. Lastelinjen er, saa vidt jeg ved, udarbejdet af overmaade dygtige Skibsbyggere og Teknikere. Men hvad jeg savner der, som saa mange andre Steder, er Skibsførere. Det er meget godt med Teorien, men Teori er ikke altid praktisk. Hvorfor er der ikke i en saadan Kommission et passende Antal Skibsførere? Skibsførere kan gennemgaaende bedre bedømme, om et Skib er sødygtigt blot ved at se paa det, end Teknikerne ved alle deres Beregninger. Vi behøver blot at gaa ned til Havnen og se paa de Skibe, som ligger der. En Skibsfører med nogen Erfaring vil straks kunne se, at det ene Skib er et godt Søskib, medens det andet ikke er det. Første Gang der skete Henvendelse til Teknikere fra den engelske Regering om at udarbejde Regler for Lastelinjer, blev der svaret, at det var umuligt. Senere er Teknikerne komne til et andet Resultat og har udarbejdet saadanne Regler. Der burde arbejdes hen til, at vi ved fornuftige Regler faar gode Søskibe. Vil Staten paatage sig Ansvaret for vore Skibes Sødygtighed, saa bør den udøve en opdragende Indfyldelse paa Rederne, saaledes at de ved Begunstigelser opmuntres til at bygge gode Søskibe. Det gør den engelske Regering ikke ved de nuværende Regler. Det kunde nok betale sig for Rederne at bygge gode Søskibe, hvis Reglerne var derefter. Hvorledes et saadant fornuftigt Tilsyn skal ordnes er vanskeligt at sige. I Tyskland har de noget, som hedder „See-Berufsgenossenschaft“. Det er en Statsinstitution, nærmest oprettet af Hensyn til Ulykkesforsikringen for Søfolk, men

den har begyndt at søge Oplysning om Lastelinjespørgsmaalet. I den sidste Beretning for 1901, der er udkommen for et Par Dage siden, staar der, at der er indhentet Oplysninger om 263 Dampskibe, taget Udtog af Journalerne for en længere Tid og indhentet Erklæringer fra de forskellige Kaptajner, og de Resultater, som derved er fremkomne, afviger temmelig meget fra Board of Trades Regler og er noget lignende som dem, Hr. Conrad er kommen til i Norge, nemlig, at der bliver taget for lidt Hensyn til Overbygningerne i Skibe og til overbyggede Skibe. Det er indlysende, at det koster Penge og Arbejde at faa den Slags Resultater samlede, men hvis alle Nationer, som ikke har Lastelinje, vilde søge at indhente saadanne Oplysninger, vilde det bidrage meget til at klare Begreberne. Foreløbig synes jeg, at der ikke er Tvivl om, at vi i de tre nordiske Lande maa arbejde henimod og bestræbe os for, at Forslag om Lastelinje ikke bliver til Lov, før det bliver internationalt og før der kommer Regler, som er saa vidt muligt praktiske og retfærdige for Skibene. At faa Regler, der er fuldt ud retfærdige, er ligesaa umuligt som at udregne Cirkelns Kvadratur.

Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning omtalte Fragtstigning fra Sortehavet og omliggende Distrikter holdt sig hele Ugen, og der sluttedes en Masse Dampere for August og September Lastning, men da mange Redere, som en Følge af de ule Kulfragter, nu begynder at sende deres Dampere ned i Ballast, viser Befragterne decideret mindre Tilbøjelighed til at slutte. Nogen Nedgang i Raterne er dog ikke at konstatere, og hvis blot Sortehavet fik lidt Understøttelse fra andre Kanter, vilde der nok blive mere Liv igen, baade dér og andre Steder, men det er netop det sørgelige, at alle andre Markeder holder sig ualmindelig fløve. Der er maaske nok en Mulighed for at Amerika snart vil melde sig som Befragter efter en større Maalestok, thi baade Majs, Hvede, Havre og Bomuld Høsten ventes at ville blive større end almindelig Middelhøst, men paa den anden Side maa det heller ikke forglemmes, at Høsten næsten ogsaa overalt i Evropa lover ualmindelig godt, saa at Eksporten fra Amerika derfor maaske ogsaa bliver mindre. En Faktor, som ogsaa er i de almindelige Fragtdampers Disfavør for Transporterne fra Amerika, er det stedse stigende Antal af de regelmæssige Rutebaade, som tillige antager større og større Dimensioner, og mange amerikanske Befragtere gør Regning paa, at disse Rutebaade for en stor Del vil kunne besørge Transporterne til Evropa. Kulfragterne fra England og Wales er i alle Retninger tarveligere end nogensinde, og det er næsten ufatteligt, at der ikke desto mindre udbydes langt mere Tonnage end der er Efterspørgsel for. Blandt de sidste Kulbefragtinger skal vi anføre Cardiff/Genua 4/3 à 4/6, Malta 3/6 à 3/9, Port Said 4/6, Tyne/Swinemünde 3/6, Kronstadt 3/6 à 3/7¹/₂, Konstantinopel 4/6. Fra Østersøen er der ingen Bedring at konstatere, Ladninger er i Øjeblikket knappere end man havde ventet, men maaske vil Raterne stige lidt naar den ny Høst kommer frem til Afskibning fra St. Petersborg, Libau etc.

Det østlige Marked er uforandret fløvt. Fra Rangoon til Liverpool er sidst betalt 16/ pr. September, medens Bombay har sluttet August Tonnage til 10/ til to ud-søgte Havne. Calcutta er næsten ganske forretningsløs. For Sukker fra Java til U. S. er 20/ fremdeles det højst opnaaalige.

Sortehavet, Azoff og Donauen fragtede, som omtalt, overordentlig livligt i den forløbne Uge og Raterne var

gennemgaaende højere end vore forrige Noteringer. Medens dette skrives er Begæret taget lidt af, men Raterne har holdt sig. Fra Odessa er sidst betalt 10/3 à 10/6, selv for meget store Dampere til L. H. A. R., 11/3 Kjøbenhavn, pr. August, som har været den mest efterspurgte Maaned. Sulina har atter sluttet en stor Mængde Dampere til c. 11/ N. C. pr. August, 10/3 à 10/9 til udsøgt Havn pr. August/September. Fra Azoff eller Donauen betales for „handy“ Tonnage pr. samme Position 12/3 à 12/6 N. C., 6 d. ekstra for Hamburg, medens større Dampere maa nøjes med lidt mindre. For Salt er sidst betalt 13/6 pr. September fra Eupatoria til Riga.

Middelhavet har ikke meget at byde paa, og Raterne viser ingen Forandring. For Erts er der med „free despatch“ sidst betalt 8/3 Escombrera/Antwerpen, 7/6 Carthagera/Maryport, 6/1½ Almeria/Glasgow, 9/ Huelva/Rendsburg, 8/9 Hamburg. For Fosfat noteres 8/6 Sfax/London, 8/9 Kingslynn, 8/ Dublin, 6/6 Bona/Glasgow, og for Esparto 13/ fra Bona til Leith eller Boness, 14/ Aguilas/Aberdeen. Fra Sicilien (én Lasteplass) til St. Petersborg noteres 10/6 for Svovl og fra Tunis til Bergen 8/ pr. Ton Salt. Bilbao fragter jævnt til uforandrede Rater. Der opnaas 4/3 til Cardiff, 5/ Rotterdam, 5/9 Boulogne, 5/1½ Middlesbro, 5/3 Stockton, 4/9 Tyne Dock, 5/ Glasgow.

Nordamerika møder op med flere positive Ladninger, navnlig af Korn, og Raterne er ogsaa stegne lidt. De fleste Kornlaster slutes fra Golfen, hvorfra der pr. August/September nu betales 2/4½ à 2/6 pr. Qr. til Rotterdam eller Antwerpen, 2/7½ Hamburg. I Lighed med Kornfragterne betales der ogsaa mere for Trælaster, og er der saaledes sidst sluttet til 77/6 én, 80/ to hollandske Havne pr. August og til 82/6 to Havne U. K., men paa Netto Charter fragtes yderst lidt. Sidst betalte Rate er 15/ fra New Orleans eller Galveston til én dansk Havn pr. Oktober. For Bomuld er Begæret rent forsvindende og Raterne nærmest nominelle 35/ fra Golfhavn, 30/ fra Savannah pr. medio September. Fra Baltimore eller Philadelphia er sidst betalt 1/6 à 1/7½ til udsøgt Havn. Trælaster fra de kanadiske Havne er lidt rigeligere til Stede; der opnaaedes 37/6 fra Pugwash til Englands Vestkyst, 35/6 Montreal/London, pr. August. For Fosfat slutes kun faa Baade; sidst betalte Rate er 15/ Tampa/Stettin. Kulbefragtingerne fra Staterne ligger fuldstændig stille i Øjeblikket paa Grund af Strejken.

Østersøen holder sig overordentlig flov for Aars-tiden; Laster er ikke særlig rigeligt til Stede, hvorimod den disponible Tonnage er ret betydelig. De Rater, der bydes pr. September/Oktober er ikke fristende, og der slutes da næsten heller intet paa denne Termin. St. Petersborg betaler for August Tonnage kun 1/ London eller Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, Dunkirk, Hamburg. For Smaadampere til Danmark opnaas Rm. 12 Rugbasis. Der er fremdeles intet at faa fra Reval, og Riga er uforandret flov paa Basis af 20/ D/B. til London, 19/ Grangemouth, Frcs. 26 Antwerpen eller Dunkirk, Frcs. 27 Rouen, 6/ pr. Load Sleepers til Holland. Korn og Flax findes slet ikke. Libau har stadig intet af Betydning at byde paa, men det forventes, at der vil blive Korn af den ny Høst i Begyndelsen af September. Træfragterne fra Golfen har intet særligt indbydende ved sig; der noteres fra Sydfinland Frcs. 31 D/B. Delladning Boards til nordfransk Havn, Frcs. 28/30 til Antwerpen, Frcs. 32 Ostende, 18/6 à 20/ Kronstadt/Grangemouth, 22/ Kotka/Grimsby, 23/ Uleåborg/Grimsby, 22/6 Bjørneborg/London, Frcs. 31 Sydfinland/Ghent. For Sukker fra Stettin kan faas 5/ pr. Ton til London, 7/ Liverpool. Fra Königsberg noteres 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Leith, 1/1½ à 1/3 Antwerpen.

Kulfragterne er overalt i en miserabel Forfatning, og det er næppe tænkeligt, at de nu vil gaa lavere, hvis ikke de hjemgaaende Fragter stiger ganske betydeligt. Fra Cardiff, hvor der forøvrigt snart ventes nogle „holi-

days“, slutes til 4/3 Kronstadt, 4/3 à 4/6 Lissabon, 5¼ Frcs. Marseille, 4/3 à 4¼ Genua, 3/6 à 3/9 Malta, 4/9 Piræus, 4/6 Port Said, 13/3 Bombay, 6/ Las Palmas, 11/9 Rio Janeiro. Der offereres rigelig Tonnage fra Tynen til 3/6 à 3/7½ Kronstadt, 4/ Stettin, 3/6 à 3/9 Swinemünde, 3/9 Aarhus, 4/ à 4/6 mindre dansk Provins-havn, 5/ à 5/3 Oporto, 5/6 Barcelona, 4/3 à 4/6 Genua, 4/6 Konstantinopel. Fra Firth of Forth er sidst betalt 3/9 à 4/ Riga, 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, 4/ Libau, 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4¼ Bandholm, 4/3 à 4/6 Kiel, 3/10½ Neufahrwasser, 4/1½ Stockholm, 4/10½ Rostock. I Burntisland og Methil er der 2—3 Dages Tørn, men det ventes, at Forholdene atter vil blive normale i Ugens Løb.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Da jeg ikke er tilfreds med deres Svar paa Spørgsmaalene angaaende Stenlaster, som ikke vejes, i Søfartstidende Nr. 26 d. A., beder jeg Dem om yderligere Klarhed i disse Spørgsmaal.

1. De indrømmer mig Retten til at udfærdige egne Konnossementer; men naar jeg nu gør det og paa Konnossementet skriver „Vægt 90 Tons“, er det da ikke Modtageren, der har Valget mellem at lade Lasten veje eller betale Fragt efter Konnossementet, altsaa for 90 Tons?

2. § 144 i Søloven siger, at Konnossementet er Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren og den omtaler ikke Fakturaen. Har jeg alligevel med Fakturaen at gøre?

3. Kan Kutyme være saa mangeaarig, at en Befragter kan faa Hævd paa, at hans Tons maa være noget for store?

4. Hvad Forskel gør det paa Forholdet, om der i Certepartiet staar Fragt pr. indtagen, pr. udlosset eller blot pr. Tons?

Lübeck, d. 22. Juli 1902.

C. Andersen.

Sv.: ad 1. De har Ret til at udfærdige Konnossementer som meddelt tidligere, men selvfølgelig vil et saadant Konnossement kun blive modtaget med Protest af Afladerne, og maa De bevise Rigtigheden af den af Dem selv paaførte Vægt. De vil let kunne forstaa dette af følgende; En Kaptajn indfører en aldeles vilkaarlig, meningsløs Vægt paa et Konnossement, f. Eks. 200 Tons, hvor Afladerne erklærer, at der kun er 100 Tons i Skibet. De vil da sikkert indse, at Modtagerne ikke uden videre betaler Fragt af de 200 Tons, blot fordi Kaptajnen har valgt dette Tal paa Konnossementet; Kaptajnen maa selvfølgelig bevise, hvor han har faaet Vægten fra og Beviset foreligger ved Udvejning af Lasten for Kaptajnens Regning.

ad 2. Konnossementet er meget rigtigt Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipper og Modtager, men naar der kun foreligger et protesteret Konnossement, om hvis Indhold der er Disput allerede paa Ladepladsen, er Fakturaen den rimeligste og mest praktiske Rettesnor, idet man tør gaa ud fra, at Sælgeren af Lasten næppe indfører for smaa Tal i Fakturaen og forærer Køberen noget af Lasten. Deres Konnossement er altsaa Grundlaget, men ovenpaa Grundlaget kommer Fakturaen, og er De heller ikke tilfreds med Vægten derpaa, kommer ovenpaa Fakturaen den Vægtseddel, som de maa fremskaffe til Bevis for Deres Paastands Rigtighed.

ad 3. Vi er ikke i Stand til at besvare dette Spørgsmaal.

ad 4. Staar der kun i et Certeparti „pr. Ton“, maa dermed menes pr. indtagen Ton, altsaa Vægt efter Konnossement (anerkendt af Parterne). Paa det omtalte Forhold indvirker Udtrykket ikke; der er Disput mellem Dem og Afladerne om Vægten, indtaget i Skibet, og der vil blive Disput paa Lassepladsen om det samme Spørgsmaal. Afgørelsen af, hvem af Parterne der har Ret, ligger det udenfor vor Competence at besvare.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteris 5. Trækning begynder Onsdag den 13. August. Enhver, som i 5. Trækning deltager i Spillet erhverver sig derved Ret til at faa sin Lodseddel fornyet til 6. Trækning, hvori fordeles 20,500 Gevinster alene mod at betale Fornyelsesprisen til denne Trækning. For ny Spillere er det særdeles fordelagtigt nu til 5. Trækning at intræde i Spillet. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Fanø Navigationsskole. Til den i Gaar (31. Juli) afsluttede offentlige Eksamen havde Skolen indstillet til alm. Styrmandseksamens 1. Afdeling 8 Elever, til 2. Afdeling 1, til Eksamen i Maskinlære 1, og til Fiskeskippereksamen 1 Elev, hvilke alle bestode med følgende Resultat:

Almindelig Styrmandseksamen: O. Munch-Møller, Randers (132 Points). Fr. Christiansen, Vejle (124). N. Nielsen, Esbjerg (124). M. Nørby, Nordby (120). C. Hofman, Kjøbenhavn (106). C. Petersen, Thisted (92). K. J. Jensen, Lemvig (86). J. Mikkelsen, Sønderho (82). Max.: 147, Min.: 63.

Anden Afdeling: P. K. Mortensen, Klitmøller fik i Navigation 47, i Vejlære 20, i Engelsk 19, i Søret 21. Points. I. C. Aagaard Sønderho (41—14—19—18). M. Jensen, Hjern (38—17—15—16). P. L. Mathiesen, Nordby (41—15—14—15). S. P. Thomsen, Sønderho (31—18—16—16). P. H. Poulsen, Nordby (30—12—14—10). I Navigation er Max.: 49, Min.: 14, i de andre Fag 21 og 6.

Fiskeskippereksamen: B. S. B. Houe, Harboøre (39). Max.: 42, Min.: 18.

Eksamen i Maskinlære: Skibsfører H. Sonnichsen, Nordby (6). Max.: 14, Min.: 4.

Nye Elever kunne indmældes til enhver Tid, og kunne, forsaa vidt de ere uformuende erholde Statsunderstøttelse. Man bedes henvende sig til Skolens Bestyrelse L. N. Sørensen.

Rettelse. I Nr. 31 Side 309 under Dokavgifter, 5 Linie er der fremkommen følgende Trykfejl $\frac{1}{6}$ i Stedet for $\frac{1}{6}$.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritaser i Juni Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 6 amerikanske, 12 britiske, 1 dansk, 2 hollandske, 8 franske, 2 tyske, 2 italienske, 6 norske, 3 svenske, ialt 42; Dampskibe: 5 britiske, 1 brasiliansk, 3 franske, 1 tyske, 1 japanesisk, ialt 11. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 24, Kollision 2, Ild 1, sunkne 3, forladte 5, Kondemnation 3, bortblevne 5; ialt 42; for Dampskibene: Stranding 3, Kollision 2, sunkne 6, Kondemnation 4, ialt 11.

Ellen, Skonnert af Dragør, kom d. 29. Juli paa Rejsen fra Königsberg til Landskrona med Havre paa Grund udfør Landskrona.

Nore, Barksbib af Raumo, der drev i Nordsøen som Vrag og indbragtes til Frederikshavn af Svitzers, losses nu sin Bræddeladning, der sammen med Vraget sælges ved Auktion. 5 Mand af Besætningen er indberget til Hull af Travleren Queensland, Kaptajnen og de øvrige 4 Mand ere sandsynligvis druknede.

Bonovento, Barksbib af Laurvig, grundstødte d. 28. Juli paa Søndre Røse. Flot og fortsat Rejsen.

Euxinia, Dpsk. af Kjøbenhavn passerede Lizard d. 1. ds. paa Rejsen fra Savannah til Rotterdam med Ild i Lasten. Skibet er ankommet til Plymouth. Ladningen bestaar af Bomuld, Terpentin og Fosfat.

Josephine, Skonnert af Kalmer har paa Rejsen fra Fredericia til Hjemlandet været paa Grund paa Eyens Hoved. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Korsør fuld af Vand.

Møln, Dpsk. har Natten til den 4. ds. været i Kollision med Sm. Skonnert Henry. Henry fik Bagbords Boug fuldstændig knust og indbragtes hertil flydende paa Lasten. Henry drev efter Kollisionen over paa Skonnerten Hebe af Lovisa, og tilføjede denne betydelig Skade. Hebe, der var paa Rejsen fra Skelefteå til St. Brieux med Træløst er ogsaa indkommet hertil.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget en fuldt ud tilfredsstillende Prøvefart med det paa Schøner & Jensens Værft i Tønning til Dampskibsselskabet Skjalm Hvide heraf Byen nybyggede Dampskib Asger Ryg. Skibet er bygget til Germ. Lloyds højeste Klasse, er forsynet med alle nyere Indretninger og med nødvendige Ventilationer til Frugt fart. Dets Dimensioner er 218' x 33' x 16'. Skibet skal føres af Kapt. J. Hagedorn.

Flensborg Skibsværft har kontraheret med Rederiet J. Jost i Flensborg om Bygning af en ny Damper af c. 2,000 Tons Lastevægt. Den er væsentlig bestemt for Nord- og Østersøfarten og forsynes med alle de nyeste for denne Fart passende Indretninger.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Blyth 29. Juli, ank. til Cronstadt 4. August. — Frode, Wrisberg, afgik fra Cardiff 27. Juli, ankom til Cronstadt 4. Juli. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rotterdam 28. Juli, ankom til Blyth 30. Juli. — L. H. Carl, Lorenzen, afg. fra Stettin 28. Juli, ank. til Riga 25. Juli. — Erik II, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 18. Juli, ankom til Sundsvall 21. Juli. — Skjold, Schmidt, afg. fra Ghent 30. Juli, ank. til Tyne Dock 2. August. — Knud II, Hansen, afg. fra Kronstadt 4. August, bestemt til Kincardine. — Ragnar, Holst, afg. fra Sunderland 2. August, ankom til Stettin 4. August. — Volmer, Riber, afgik fra Rouen 24. Juli, ank. til W. Hartlepool 1. August. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 31. Juli, ankom til Kbhvn. 4. August. — Danmark, Kraemer, afg. fra Rotterdam 28. Juli, ankom til Sunderland 31. Juli. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 27. Juli, ank. til Lübeck 31. Juli. — Svend, Risø, afgik fra Antwerpen 5. August, best. til Archangel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afg. fra Sunderland 1. August, bestemt til Cronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Cronstadt 25. Juli. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Cronstadt 2. August. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Rotterdam 2. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Cronstadt 25. Juli. — Russ, Rasmussen, ankom til Preston 24. Juli. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Cardiff 2. August, best. til Cronstadt.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Sunderland 4. August. — Kamma, Løffer, ank. til Ghent 6. August. — Helga, Lagesen, afgik fra Stockholm 4. August. — Martha, Jørgensen, ank. til Nyhamn 3. August. — Elna, Møller, ank. til St. Petersburg 3. August. — Therese, Pedersen, afg. fra Sunderland 30. Juli.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen ank. til Shields 1. August. — Ophelia, Vilhelmsen, afg. fra Hartlepool 2. August, best. til Finland.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Dimston 2. August, best. til Cronstadt. — Niobe, Schmidt, pass. Helsingør 5. August, best. til Stugsund. — Nancy, Nielsen, ankom til Luleå 3. August. — Nautik, Meinertz, ankom til Le Treport 2. August. — Nexos, Sørensen, afg. fra Amble 5. August, best. til Cronstadt. — Nora, Jørgensen, ankom

til Cronstadt 4. August. — Neptun, Winther, ankom til Sprængsviken 2. August. — Nerma, Nielsen, afgik fra Poole 2. August, bestemt til Methil. — Alta, Nørby, ank. til Råfsö 2. August.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra Lovisa 2. August, best. til San Sebastian. — Dagny, Lorentzen, ank. til Domsjö 5. August.

Jylland. Karen, Degn, afgik 1. August fra Riga, best. til Rouen. — Ingrid, Meinertz, ank. 3. August til Kronstadt.

Nordseen. Nordland, Petersen, ankom til Amsterdam 30. Juli. — Holland, Lund, ankom til Husum 1. August. — England, Andresen, ank. til Jacobsstad 3. August. — Rusland, Møller, afg. fra Kjøge 2. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Boness 4. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Charleston 29. Juli. — Eklipstika, Callesen, ankom til Yxpila 2. August. — Mars, Nielsen, afgik fra Burntisland 19. Juli, best. til Øfjord.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Stettin 25. Juli, ank. til London 2. August. — Fyen, Hansen, ankom til Dunkerque 1. August. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Delfzigl 1. August. — Russia, Hansen, afgik fra Amsterdam 2. August, ank. til Grangemouth 4. August. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Helsingør 31. Juli, ank. til Riga 2. August. — Normannia, Erichsen, ank. til Kronstadt 30. Juli.

Østersøen. Gratia, Skov, afg. fra Burntisland 2. August, best. til Kbhvn.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Ghent 4. August. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 3. August, best. til Dordrecht. — Caledonia, Fisker, afgik fra Swinemünde 1. August, ank. til Riga 3. August.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Rouen 3. August. — Brattingsborg, Suenson ankom til Calais 26. Juli. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Sundsvall 3. August. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 4. August. — Jomsborg, Kühl, ankom til Rouen 4. August. — Kronborg, Eriksen, ank. til Freemantle 29. Juli. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 3. August. — Skanderborg, Jensen, ank. til Calais 4. August. — Søborg, Fischer, ankom til St. Petersborg 28. Juli. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ghent 2. August. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra San Lucar 2. August, bestemt til Glasgow. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Raumo 5. August, best. til Rotterdam.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Hartlepool 4. August. — Klampenborg, Jensen, ank. til Cronstadt 4. August. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Wasa 5. August, best. til Jakobsstad. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Rouen 31. Juli. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Galatz 2. August, best. til Ghent. — Ulfsborg, Hveissel, ank. til Sevilla 31. August. — Vordingborg, Petersen, ank. til Blyth 1. August.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 1. August. — Kallundborg, Lund, ank. til Antwerpen 5. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra St. Petersborg 1. August, best. til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, afg. Burntisland 3. August, bestemt til Kiel. — Agnete, Jensen, afg. fra Methil 4. August, best. til Wismar. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 5. August. — Alice, Hansen, ankom til Kbhvn. 3. August. — Ajax, Brorson, afg. fra Methil 5. August, bestemt til Wismar. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 3. August. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 1. August. — Rønne, Hintze, ank. til Hartlepool 3. August.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Flensborg 5. August. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Archangel 23. Juli, best. til London. — Ansgar, Larsen, afgik fra Boness 2. August, best. til Riga. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Cronstadt 1. August. — Hamlet, Sommer, afgik fra Newcastle 31. Juli, best. til Cronstadt. — Helge, Matthiessen, ank. til Wasa 3. August.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Singapore 2. August. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Thameshaven 4. August. — Anamba, Cortsen, ankom til Singapore 2. August.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom 29. Juli til Dunkerque. — Gæa, Knudsen, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn, afg. fra Kbhvn. til Horsens 31. Juli. — Venus, Jørgensen, afg. 10. Juli fra New Orleans.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Boness 31. Juli. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Jacobsstad 5. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Sundsvall 5. August. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Vejle 5. August. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Pillau 4. August. — Hans Tausen, Klaa-

borg, afg. fra Grimsby 1. August. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Wiborg 30. Juli. — P. Willemoes, ank. til Glasgow 4. August.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Sunderland 2. August. — London, Bom, ankom til Amsterdam 30. Juli. — Paris, Nielsen, ankom til Calais 30. Juli.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Methil 3. August, best. til Kiel. — Clara, Jensen, afgik fra Neufahrwasser 5. August, best. til Memel. — Kai, Thomsen, ankom til Burntisland 31. Juli.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Methil 1. August, best. til Newfahrwasser. — Svend, Bønnelycke, ankom til Dordrecht 3. August.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ankom til Alicante 4. August. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Methil 2. August.

Sejlskibe.

Fana, Nordby. Hans, Jensen, sejlet fra Capetown 24. Juli til Rio Janeiro. — Rosa, Brinck, sejlet fra Laguna d. T. 7. Juli til Falmouth. — Valparaiso, Jørgensen, sejlet fra Antwerpen 31. Juli til Port Natal. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, ankom til Newcastle N. S. W. 1. August fra Port Natal. — Lenita, Clausen, sejlet fra Port Louis 5. August til Anjer f. O. — Mary José, Brinck, ank. til Westport 8. Juli fra Sidney.

Rønne. Hermod, Grenwald, ank. til Haderslev 28. Juli. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 27. Juli. — Ane Kathrine, Møller, ank. til Nykøbing F. 28. Juli. — Prøven, Bidstrup, ank. til Karlskrona 27. Juli. — Kathrine, Hansen, ank. til Svendborg 28. Juli. — Torde nskjold, Larsen, ank. til Umanak 4. Juli. — Erik, Sonne, ank. til Archangel 31. Juli. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 1. August.

Svendborg. Hertha, Hansen ankom til Kjøbenhavn 28. Juli. — Freja, Jensen, ank. til Stettin 29. Juli. — Diana, Larsen, ankom til Warkworth 28. Juli. — Slesvig, Mikkelsen ankom til Drøbak 28. Juli. — Jens, Eriksen, ankom til Pillau 29. Juli. — Concordia, Henriksen, ank. til Dysart 27. Juli. — Psyche, Nielsen, ankom til Kirkaldy 29. Juli. — Solon, Nielsen ankom til Grangemouth 29. Juli. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Aberdoway 31. Juli. — Garibaldi, Olsen, ank. til Riga 31. Juli. — Niord, Svennevig, ankom til Drøbak 30. Juli. — Emanuel, Bentzen, ank. til Swinemünde 31. Juli. — Anna Kirstina, Frantsen, ankom til Skefteå 31. Juli. — Maren Kirstine, Jensen, ankom til Riga 31. Juli. — Standard, Rasmussen, ank. til London 31. Juli. — Ludvig, Larsen, ankom til Dundee 31. Juli. — Martin Nisson, Petersen ankom til Kjøbenhavns Red 1. August. — Martha, Hansen, ank. til Plymouth 1. August. — Peter, Nielsen, ank. til Libau 31. Juli. — Lye, Jensen, ankom til Colchester 31. Juli. — Confidence, Mauritsen, ankom til Fowey 2. August. — Christian, Jørgensen, ank. til Bristol 1. August. — Belona, Petersen, ank. til Fowey 2. August. — Mercur, Lund, ankom til Fowey 3. August. — Frejr, Christensen, ankom til St. Petersborg 4. August. — Vega, Rasmussen ankom til St. Petersborg 3. August. — Ruth, Fallentin, ankom til Riga 2. August. — Valborg, Rasmussen, ankom til Skefteå 4. August. — Rossing, Larsen, ankom til Charlestown 3. August. — Flora, Sørensen, ankom til Archangel 3. August. — Zampa, Petersen, ankom til Cardiff 3. August. — Activ, Mauritsen, ankom til Poyle 3. August. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Nysted 3. August.

Ærø. Duen, Christensen, ankom 27. Juli til Swinemünde. — Olga, Jørgensen, ankom 29. Juli til Caen. — Niels, Jensen, ankom 26. Juli til Hartlepool. — Forældrenes Minde, Christensen, ankom 27. Juli til Hundikswall. — Familien, Frederiksen, ankom 29. Juli til St. Davis. — Caroline, Philipsen, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn. — Haabet, Rasmussen, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Hermansen, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn. — Hjalmar, Rosenbeck, afgik 28. Juli fra Kjøbenhavn til Færøerne. — Merkur, Friis, ankom 27. Juli paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Borgå til Pornac. — Harris, Thorsteinson ankom 21. Juli til Cassablanca. — Dorthea, Christensen, ankom 29. Juli til Holmsund. — Kodan, Hansen, ankom 30. Juli til Nystad. — Adele, Rasmussen, ankom 29. Juli til Kjøbenhavn. — Ruth, Eriksen, ankom 29. Juli til St. Davids. — Thyra, Rasmussen, afgik 17. Juli fra Sorokka til Schoerhamn. — Mette, Andersen, ankom 30. Juli til Havre. — Alfa, Rasmussen, afgik 30. Juli fra Onega til Poole. — Thor, Kromann, passerede 30. Juli Lizard Point paa Rejse fra Rio Kacka til Hamburg. — Lauritz, Folmer, ankom 29. Juli til Neufahrwasser, Elise Marie, Olsen, ankom 30. Juli til Hamburg. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 29. Juli til Pillau. — Vilhelmine, Jensen ank. 28. Juli til Kjøbenhavn. — Else, Mortensen, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn. — Nicolines Minde, Schøslær, ank. 28. Juli

til Kjøbenhavn. — Anne Sofie, Tofte, ankom 28. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ank. 28. Juli til Kjøbenhavn. — J. A. Kromann, Christensen, afgik 29. Juli fra Dunkerque til Kalmar. — Marie, Boye, ankom 31. Juli til Rudkøbing. — Karen, Bager, ankom 30. Juli til Oscarshamn. Hertha, Krull, afgik 15. Juli fra Keret (Hvidehavet) til Poreham (England). — Thea, Friis ankom 30. Juli til Skeletteå. — Heimdal, Eriksen, ankom 31. Juli til Hamburg fra Maracaibo. — Mindet, Rasmussen, ankom 29. Juli til Nyborg. — Elise, Petersen, afgik 30. Juli fra Nyborg til Faxø. — Margrete, Petersen ankom 29. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Christensen, ankom 30. Juli til Kjøbenhavn. — Marie, Hansen, ankom 30. Juli til Kjøbenhavn. — Anne Cecilie, Drejø, ankom 29. Juli til St. John. — Lorenz, Levinsen, ankom 1. August til St. Nazare. — Fredensborg, Kisby, ankom 1. August til Middelfart. — Phoenix, Christensen, ankom 31. Juli til Odense. — Anna, Hansen, ank. 30. Juli til Kjøbenhavn. — Else, Mortensen, ank. 31. Juli til Kjøbenhavn. — Caroline, Lauritzen, afgik 31. Juli fra Kjøbenhavn til Sundsvall. — Hermod, Dreimann, afgik 27. Juli fra Archangel til Abberville. — Johanne, Østermann, ank. 1. August til Helsingør paa Rejse fra Riga til Boston. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 1. August til Grangemouth. — Haabet, Christensen ankom 2. August til Fowey. — Minde, Rasmussen, afgik 31. Juli fra Kjøbenhavn til Rødvig. — Ingolf, Nymann afgik 31. Juli fra Nieuport til Sunderland. — Althea, Albertsen, ank. 2. Aug. til Aberdeen. — Kvik, Andersen, ankom 4. August til Limerick (Island). — Else, Mortensen, afgik 1. August fra Frihavnen til Rostock. — Ingeborg, Rasmussen, afgik 1. Juli fra Frihavnen til Kalmar. — Anna Mathias, F. Eriksen, ankom 24. Juli til Rio Grande du Sul. — Harris, Torsteinsen, var 25. Juli sejlferdig i Cassablanca bestemt til Kirkéudbrigt. — Abba, Petersen, ankom 4. August til Newcastle. — Wilhelmine, Jensen, ankom 1. August til Frihavnen. — Adele, Rasmussen, afgik 2. August fra Kjøbenhavn til Randers. — Marie, Christensen ankom 2. August til Frihavnen. — Haabet, Rasmussen, ankom 1. August til Frihavnen. — Caroline, Philipsen, ankom 1. August til Frihavnen. — Ceres, Bager, afgik 1. August fra Dunkerque til Colberg. — Alf, Rasmussen, var 1. August sejlferdig i Dunkerque til Aalborg. — Freden, Boye, ankom 1. August paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra L'Orient til Kotka.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 4. August til Rendsborg fra Kiel.

Efterretninger for Søfarende.

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

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Fyrskibene „Horns-Rev“ og „Vyl“. Omtrent den 20de August 1902 forøges Fyrets Lysævne i Fyrskibet „Horns-Rev“ til 23 Kml., samtidig formindskes Blinkets Varighed fra c. 4 S. til c. 3 S., saa at Fyret viser Et-Blink hver 1/2 Minut, Blink c. 3 S., Mørke c. 27 S.

Den 1ste Oktober 1902 forandres Taagesignalet i Fyrskibet „Horns-Rev“ til hver 1 Minut at give Et-Stød, Stødet Varighed c. 5 S., og i Fyrskibet „Vyl“ til hver 1 Minut at give To-Stød, hvert Støds Varighed c. 3 S.

Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb. Sømærkerne „Søren Bovbjergs-Knob NØ.“ og „Ulven V.“ i Ringkjøbing-Dyb ville blive inddragne omtrent den 1ste Oktober 1902.

Thyborøn-Kanal. Om kort Tid ombyttes Anduvnings-Tønden uden for Thyborøn-Kanal med en Fløjtetønde.

Jyllands V.-Kyst. Den 1ste September 1902 forøges Synsvidden og Lysævnen for Thyborøn-Kanal V.-lige Ledefyr til 7 Kml. og Fyrets Lysvinkel indskrænkes til c. 15° paa hver Side af Fyrlinien.

Kattegat. Sjælland N. Tisvilde. I Anledning af de forestaaende Skydeøvelser ved Tisvilde ville følgende Foranstaltninger blive truffene:

En Flagstang rejses 1,300 Alen Ø. for Liseleje, 1,100 Alen fra Kysten, og en anden Flagstang i Tisvilde-Hegn V.-Ende, 1,100 Alen fra Kysten. De Dage, da Skydningen foretages, hejses Splitflag paa Flagstængerne 1 Time før Skydningens Begyndelse, de nedhales ved Skydningens Ophør.

3 sorte Tønder med rødt Flag udlægges i Farvandet ud for Skydepladsen i en Afstand af c. 5,000 Alen fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 2,000 Alen.

Naar Splitflagene ere hejste, er det forbundet med Livsfare at færdes mellem Tønderne og Land.

Skydningen udføres paa følgende Dage: Den 11te—16de, 21de, 22de, 25de, 26de, 28de og 30te August, 4de, 5te, 8de,

9de og 11te September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 4 Em., og den 2den og 3die September fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em.

Sundet. Sjælland Ø. Kalleboer. Sorte Rende. Den 1ste September 1902 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det indtages den 30te November.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort. Viksten. Den 1ste August 1902 forandres Viksten vekslende Fyr til at vise hvidt Hurtigblink fra S. 25° V. til S. 30 1/2° V., frit mellem Bosknösen og Bredgrund, rødt Hurtigblink fra S. 30 1/2° V. gennem V. til N. 82° V., grønt Hurtigblink fra N. 82° V. gennem N. til N. 12 1/2° Ø. og hvidt Hurtigblink fra N. 12 1/2° Ø. til N. 37° Ø., frit mellem 22 1/2 Fods Grunden N. for Viksten og Vestergrund. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 50 Fod.

Bottniske Bugt. Gefle. Fyret paa Edsköklubb er slukket. 60° 47' 55" N. Br. 17° 21' 40" Ø. Lgd.

Paa Skræddarhålan er tændt et rødt, fast Fyr. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt Fyrhus. 60° 46' 3" N. Br. 17° 22' 10" Ø. Lgd.

Paa Limön er tændt et Fyr, som viser hvidt, fast Lys fra c. N. 4° V. gennem N. til c. N. 11° Ø. Linseapparat af 4de Orden. 60° 43' 0" N. Br. 17° 21' 45" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 3° Ø. og S. 3° V. lede disse to Fyr i Farvandet Ø. om Trödjehållan.

Nærmere Meddelelse senere.

Finland. Bottniske Bugt. Raumo. Fyrskibet „Relandersgrund“ ligger nu paa 61° 6' 44" N. Br. 21° 6' 0" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Kasberg, Galterne, Lill Ängesö og Hamnholm. Kasberg Fyr, i den V.-lige Hangö Fjord, er forandret til et hvidt Blinkfy.

Fyrene Galterne, Lill Ängesö og Hamnholm, i Farvandet mellem Hangö og Åbo, ere i Fyrliniernes Retning forstærkede.

Rusland. Neva Munding. Sineflagskaja Melj. Ved Ø.-Enden af Sineflagskaja er udlagt en rød Spidstønde med rød og hvid Ballon, hvorunder et blaat Flag.

Tyskland. Rügen. Stubbenkammer. Taagesignalet paa Stubbenkammer gives nu til Forsøg saaledes, at naar Postdamperen ventes, gives To-Skud hver 3 Minutter, i den øvrige Tid Et-Skud hver 6 Minutter.

Kattegat og Skagerrak.

Vrag i Skagerrak. Ifølge Meddelelse fra „Det Forenede Dampskib-Selskab“ har Dampskibet „Arno“ den 29de Juli passeret en Mast, fra Rubjerg-Knude i V. t. S. 1/4 S. og fra Bulbjerg Baake i N. 1/2° Ø. 57° 21' N. Br. 9° 4' 10" Ø. Lgd. En Rigning, der laa c. 12 Kml. V. t. N. fra Løkken og sandsynligvis er den ovenfor nævnte, af „Arno“ rapporterede, er uskadeliggjort.

* Den 21de Juli. 57° 23' N. Br. 9° 23' Ø. Lgd. Stort Skib, uden Master, flydende paa Ladningen.

Norge. Drammen. Svelvigstrømmen. I Svelvigstrømmen foretages Uddybning. Uddybningsmaskinen skal passeres paa den Side, hvor den viser blaat Flag eller 1 hvid Lanterne. Skibe med over 14 Fods Dybgaaende maa ikke staa igennem Løbet, før Uddybningsmaskinen er halet bort, hvilket vises ved at to sorte Balloner hejses paa en Stang paa Batterien. Man skal gaa langsomt gennem Løbet.

Vtø Flekkerø. Blæstholmen. Fra 1ste Oktober 1902 forandres Blæstholmen Fyrlampe saaledes, at den grønne Vinkel udvides mod Ø. til S. 16° V.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 13de Juli. 56° 17' N. Br. 5° 2' Ø. Lgd. Et drivende Vrag uden Master.

Norge. Fra 1ste August 1902 ere følgende Fyr og Fyrlamper forandrede og tændte saaledes:

Sæternes Fyrlampe, Moldaen, viser rødt Fyr med Formærkelser fra N. 4° Ø. gennem Ø. og S. til S. 36° V. Flammens Højde: 12 Fod. 61° 55' 40" N. Br. 5° 7' 10" Ø. Lgd.

Ulla Fyr. Lysvinklen er udvidet med rødt, fast Lys fra S. 36° Ø. til S. 72° Ø.

Huseen Fiskefyrt viser hvidt Lys fra fri Ø. om Gravskjær og Vevlungerne til fri V. om Lørken, rødt derfra til fri Ø. om Lørken, hvidt derfra til fri V. om Oddene, grønt derfra til V.-Kant af Skaara, hvidt fra S.-Pynt af Oterholmen og fri S. om Røsholmen og Kløvningsskjærene til fri N. om Holmealdene, rødt derfra til S. 86° Ø., hvidt fra fri S. om Søbjørnfaldene, Sandøklak og Fladflesa til fri N. om Hummerskjærene og Hareidsholmerne, grønt derfra til fri Ø. om Hummerskjær og Haaskjær, hvidt derfra til fri Ø. om Haaskjærtaren, rødt derfra til netop fri af V.-Kant af Rugskjær og Ø.-Kant af Lille Seipind, hvidt fra N.-Kant af Dasholm-

fald til fri S. om Hetteboen og Degeren, rødt derfra til fri N. om Langfluen og S. om Remboen.

Bjørnsund Fyr viser rødt, fast Fyr fra S. 42° V. til S. 62° V., fri N. om Orhomebaagene, hvidt, fast Fyr derfra gennem V. til N. 48° V., fri V. om Søndre Klakken, Hurtigblink derfra til N. 42° V., fri Ø. om Nordre Klakken, hvidt, fast Fyr derfra til N. 16° V. fri V. om Karl med Hammeren, rødt, fast Fyr derfra til N. 7° V., fri Ø. om Turiskallen, hvidt, fast Fyr derfra gennem N. til N. 11° Ø., fri V. om Godklakken, To-Blink derfra til N. 21° Ø., fri V. om Kolbeinsflua og Terningen, Hurtigblink derfra til N. 32° Ø., hvidt fast Fyr derfra til N. 78° Ø., fri S. om Frøttene og Frøtte-skjær.

Hammersund Fyrlampe er flyttet til Skjæringsskjæret. Lyset er hvidt fra S. 79° V., fri N. om Lindvaagsortna, gennem V. til N. 73° V., fri S. om Gjeslingerne, rødt derfra gennem N. til N. 10° Ø., fri Ø. om Arnø, hvidt derfra til N. 59° Ø., fri N. om Vedøflua, rødt derfra gennem Ø. og S. Flammens Højde: 21 Fod. Hvidt Fyrhus. 63° 12' 20" N. Br. 7° 58' 10" Ø. Lgd.

Rødbjerget Fyr er slukket og en Fyrlampe tændt paa Molens Ø.-Ende. Den viser hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 67° V., fri S. om Storneset, gennem V., S. og Ø. til N. 85° Ø., fri S. om Slakken. Flammens Højde: 17 Fod. Hvidt Fyrhus. 63° 29' 10" N. Br. 5° 9' 50" Ø. Lgd.

Bjugsnskjær Fyrlampe viser nu hvidt Lys fra N. 10° Ø. fri V. om Neslandet, til N., fri Ø. om Flutaren, rødt derfra gennem V. til S. 87° V., fri S. om Stabflua, hvidt derfra gennem S. til S. 50° Ø., rødt derfra til S. 77° Ø., fri S. om Bjugholmen, grønt derfra gennem Ø. til N. 89° Ø.

Røde Fyr. Lyset er udvidet mod Ø. med Hurtigblink fra den nuværende Lysgrænse N. 4° Ø. til N. 23° Ø.

Trondhjem Havnefyr ere forandrede saaledes:

Fyrlampen paa Ø.-Molens Hoved uden for Ydre Havn viser nu vekslende hvidt og rødt Fyr. Den lyser Horisonten rundt, undtagen i en lille Vinkel over Molen og det ydre Basin. Flammens Højde: 33 Fod. Hvidt Fyrhus.

Fyrlampens Højde paa St. Olofspiran er nu 40 Fod.

I Efteraaret 1902 vil Taageklokker blive anbragte under begge disse Fyrlamper.

Tyskland. Elben Hamburg. En Kahn er sunken i den øvre Del af Hamburg Sejskibshavn midt imellem Pælerækkerne. Fra et Fartøj ved Vraget vises et rødt Flag over en sort Ballon eller en grøn over en hvid Lanterne. Vraget skal passerer langsomt.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie- eller Monnikensloot. I Vlie- eller Monnikensloot er udlagt en rød Vager mellem den røde Kugletønde Nr. 1 med Kegle og Spidstønde Nr. 2.

Zeegat van Texel. Helsdeur. I Helsdeur ere de to midlertidige Lystønder atter inddragne.

IJmuiden. IJmuiden Forhavn er udvidet og Afmærkningen er flyttet saaledes:

Stumpstønde Nr. 2 ligger paa 52° 27' 57" N. Br. 4° 0' 47" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 3 ligger paa 52° 27' 55" N. Br. 4° 1' 3" Ø. Lgd.

Stumpstønde Nr. 4 ligger paa 52° 27' 52" N. Br. 4° 1' 16" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 1 ligger paa 52° 27' 51" N. Br. 4° 0' 34" Ø. Lgl.

Spidstønde Nr. 2 ligger paa 52° 27' 48" N. Br. 4° 0' 43" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 ligger paa 52° 27' 46" N. Br. 4° 0' 59" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 4 ligger paa 52° 27' 45" N. Br. 4° 1' 2' Ø. Lgd.

Den mindste Dybde inden for det saaledes afmærkede Farvand og derfra til den nye Sluse er fremtidig Udgangspunkt for Vandstandssignalerne.

Zeegat van Vlissingen. Sardijngeul. I Sardijngeul er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger nu i 26 Fod Vand. 51° 26' 34" N. Br. 3° 33' 39" Ø. Lgd.

Vlissingen og Nieuwe Sluis. Fra den 4de August 1902 gives Taagesignal ved Vlissingen midlertidig med et Haandtaagehorn, langt Et-Stød hver 1/2 Minut. Fra den 18de August 1902 gives Taagesignal ved Nieuwe Sluis midlertidig med et Haandtaagehorn, tre Stød. langt, kort, kort, hver 1 Minut.

Englang. Tyne. Vraget af Skonnerten „Atrato“, som laa sunket 1/2 Kbl. N. for Hovedet af S.-Pieren ved Indløbet til Tyne er borttaget.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Carentan. Anduvnings-Klokkestønden uden for Chenal de Carentan er flyttet og ligger 2/3 Kml. uden for Passe de l'Est. 40° 24' 58" N. Br. 1° 8' 15" V. Lgd.

England. Spithead. Fra den 11te August og til efter Flaaderevuen paa Spithead skulle alle Skibe til og fra Southampton eller Solent gaa S. om Orlogsskibene og S. om Ryde Middle. En Tønde udlægges paa N.-Kant af Sturbridge

Shoal. Mellem Nomans Fort og Cowes maa intet Skib gaa med mere end 8 Miles Fart.

England S.-Kyst. Poole Harbour. Ved Poole Harbour er Vraget, som laa i Ledefyrinien 7 1/2 Kbl. N. 12° Ø. fra Standfast Point, borttaget. Vragtønden er inddragen. 50° 39' N. Br. 1° 55' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal de Four. Trézien. I Trézien Fyr er Lysvinklen, hvis Midte ligger i S. 7 1/2° V., udvidet fra 6 1/2° til 12°.

Audierne. Kergadec. I 1902 opføres et nyt Fyrtaarn til Audierne røde, faste Bagfyr, Kergadec. Flammens Højde: 140 Fod. Kergadec Pyramide, N. for Fyret, er nedrevet og opføres ikke igen. 48° 1' 0" N. Br. 4° 32' 49" V. Lgd.

Afrika V.-Kyst. Sierre Leone. Bijouga Islands SSV. Ruapehu Shoal. En Grund med under 23 Fod, Ruapehu Shoal, ligger paa omtrent 10° 33' N. Br. 16° 39' V. Lgd. I SSV.-lig Retning er der 1 Kml. fra Grunden 15 Fv., i 5 Kml. Afstand 38 Fv. og i 10 Kml. Afstand 40 Fv.

Nova Scotia. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Point Aconi. En sort, spids Fløjtetønde mærket „Point Aconi“ er i 15 Fv. Vand udlagt 1 1/4 Kml. N. 73° Ø. fra Point Aconi og i S. 87° Ø. fra Indløbet til Great Bras d'Or. Den sorte Stumpstønde, der laa paa samme Plads, er inddragen. 46° 21' 43" N. Br. 60° 15' 22" V. Lgd.

Gut of Canso. Janvrin Shoal. En rød Spidstønde er i 12 Fv. Vand udlagt 3/4 Kml. N. 76° V. fra Janvrin Point, ved det S.-lige Indløb til Gut of Cansø. 45° 31' 43" N. Br. 61° 12' 45" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Fra den 1. Juli 1902 gives alle Tidssignaler i de Forenede Stater i Nord-Amerika saaledes, at de begynde Kl. 11 t. 55 m. Fm. og ende Kl. 12 Middag, i Stedet for at de tidligere paa Ø.-Kysten begyndte 3 1/4 Min. før Kl. 12.

Maine. Prospect Harbor. En Klippegrund med under 2 Fv. Vand ligger ved Indløbet til Prospect Harbor, 3/8 Kml. S. 9° Ø. fra Fyrtaarnet, hvor Kortet angiver 8 & 8 1/2 Fv.

Delaware River. Tincum Island. N. for Tincum Island er ved Løbet midt over Undervands-Dæmningen udlagt en rød Tønde, Tincum Island Jetty Lower, i 12 Fod Vand, i N. 3° V. fra Tincum Island bageste Ledefyr, og en sort Tønde i 12 Fod Vand, i N. fra Tincum Island bageste Ledefyr, begge i N. 88° Ø. fra Schooner Ledge forreste Ledefyr.

Maryland. Potomac River. Mathias Point Flats. En sort Spirtønde Nr. 11 1/2, er i 17 Fod Vand udlagt ved Mathias Point Flats, ved Bøjningen i Grunden mellem Persimmon Point Baake og Mathias Point Shoal Fyr, fra Persimmon Point Baake i N. 32° V. og fra Mathias Point Shoal Fyr i S. 70° Ø.

Kettle Bottom Shoal. En sort og hvid lodret stribet Klokkestønde, Kettle Bottom Shoal Lower, er i 22 Fod Vand udlagt fra Cobb Point Bar Fyr i S. 21° V. og fra Blackstone Island Fyr i N. 78 1/2° V.

Baltimore. Main Channel. En sort Stumpstønde Nr. 1, Entrance to Cutoff, er i 23 Fod Vand udlagt fra Craighill Channel forreste Ledefyr i S. 2° V. og fra Bodkin Point Fyr i S. 50 1/2° Ø. Tønden er flyttet til Kanten af den gravede Rende ved Bøjningen fra Craighill Channel ind i Cutoff Channel.

En sort Stumpstønde Nr. 3, Entrance to Cutoff, er i 23 Fod Vand udlagt, fra Craighill Channel forreste Ledefyr i S. 3° V. og fra Bodkin Point Fyr i S. 65° Ø. Tønden er flyttet til Kanten af samme gravede Rende.

En sort Stumpstønde Nr. 5, Entrance to Cutoff, er i 23 Fod Vand udlagt, fra Craighill Channel forreste Ledefyr i S. 6° V. og fra Bodkin Point Fyr i N. 89° Ø. Tønden er flyttet til Kanten af samme gravede Rende.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay. En sort Stumpstønde Nr. 9, Navy Yard Outer Bank, er i 30 Fod Vand udlagt fra Deer Point Baakefyr i S. 83° V. og fra Enden af det V.-lige Kulværft i S. 6° Ø.

En rød og sort vandret stribet Stumpstønde, Barcelona, er i 15 1/2 Fod Vand udlagt, fra Fair Point i N. 13° V. og fra Skorstenen paa Værftet i N. 39° Ø. Man skal gaa S. om Tønden.

Louisiana. New Orleans. Ved New Orleans ligger en Rørledning tværs over Floden, fra 40 Alen nedenfor Julia Street til 40 Alen nedenfor Newton Street paa Algiers Siden. Det er forbudt at ankre i denne Linie.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Engelsk Guyana. Berbice River. Den 1. Oktober 1902 forandres Fyrene ved Indløbet til Berbice River saaledes:

Fyrbaaden, der viser hvidt, fast Fyr og ligger ca. 1 Kml. V. for St. Andrew's Point, inddrages, og Berbice Fyrskib, der nu ligger 10 Kml. N. 33° Ø. fra St. Andrew's Point, flyttes 9 Kml. S. 33° V. hen til Fyrbaadens nuværende Plads. 6° 22' N. Br. 57° 28' V. Lgd.

Hagen, der strækker sig ud fra Crab Island, vil blive afmærket med en Baake eller en Lystønde.

Brasilien. Rio de Janeiro. Chenal de Macahé. Ved Banc Mula er udlagt en Klokketønde i N. 85° V. fra N.-Pynten af Øen Francez og fra Santa Anna Fyr i N. 47° V. Ved Banc Hermes er udlagt en Klokketønde i N. 25° V. fra N.-Pynten af Øen Francez og fra Santa Anna Fyr i N. 20° V.

Parana. Paranagua. Dos Ciganos. Tønden ved SØ-Enden af Dos Ciganos ligger fra Øen Palmas i S. 31° Ø., fra Conchas Fyr i S. 53° Ø. og fra Øen Galheta i N. 81½° Ø. 25° 34' 40" S. Br. 48° 15' 15" V. Lgd.

Antonina. I Antonina Havn ere følgende Klipper afmærkede med Tønder: Santos, der ligger fra Øen Catharina i N. 88° V. og fra Pynt Grossa i N. 59° V., og den anden Lavrinha, der ligger fra Itapema i N. 48° V. og fra Brancas Klipper i S. 19° V. Santos ligger paa 25° 26' 25" S. Br. 48° 42' 5" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sicilien. Mesina Stræde. Capo Peloro. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Capo Peloro er flyttet ¾ Kbl. NV. hen og staar nu 1½ Kbl. S. 12½° V. fra Fyrtaarnet. Det lyser over 270°, fra N. 27½° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 62½° V.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. Et Vrag ligger sunket ved Ydersiden af Broen i den V.-lige Del af Catania nye Havn. Vraget er afmærket med et rødt Flag eller en hvid Lanterne.

Ægypten. Port Said. Det elektriske, hvide Blinkfyrt ved Port Said er forstærket og forandret. Det viser nu hvidt Et-Blink hver 10 Sek. Flammens Højde: 178 Fod. Det lyser fra N. 56° V. gennem N. og Ø. til S 80° Ø. 31° 16' N. Br. 32° 19' Ø. Lgd.

Tunis. Ras Zira. Paa Yderenden af Ras Zira er Stagen med Ballon ombyttet med en rød Spidstønde med rød Kegle. 33° 26' 6" N. Br. 11° 21' 10" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Karantænen overfor Skibe fra Marmorahavet og Bosperus er hævet.

Tyrkiet. — Skibe fra de ægyptiske Havne ved Middelhavet, Suez-Kanalen og Suez Bugt underkastes nu 12 Dages Karantæne. Desinfektion af Besætning og Passagerers Klæder. Reglementet om Udryddelse af Rotter og Mus ombord er i Kraft.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1½ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1½ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, akal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Aug. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89¼	90½
Danmark		68	68¾
Norden		97	98½
Kjøbenhavn		84¼	84½
Carl	40	39¾	40½
Dannebrog		83	83¼
Skjold		53¼	54½
Urania		37½	39
Union		89	89½
Dampsk. af 1896		84	85¼
Østasiatiske		99	99¼
Østersøen		99	101
Nordsøen		39	50
Torm		—	—
Vesterhavet		102	107
Gorm		—	—
Inga		84	86
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		78	82
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	102
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kredittforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uopsig. Stats		99¾	101
3½% Husejer Kreditk.		88¾	89
3½% Kbhvns Kreditf.		90¼	91½
4% — — 2. Serie ..	95¾	95½	95¾
4% — — 1. — ..		98¾	99
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	90¾	90½	91
4% — — 7 — ..		95¾	96
3½% Landkreditk. 3 — ..		91	98
Aktier.			
Nationalbank		144¾	145½
Privatbank		120	120½
Landmandsbank		118	118¼
Handelsbank		120½	121½
Grundejerbank		106	108
Burm. & Wain	80½ — ¼ ¾	80½	80¾
Helsingørs Jærnsk.		100	—
Sukkerfabr.		107	107½
Bryggeri Aktier		107¼	107½

Vekselkurser d. 5. Aug. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.21	18.18
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Aug. 1902.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	—
3½% — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.40
5% Rumænske Stats	97.30
4% — — 1890	85.30

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

„Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 2,000, „Urania“ 8,000, „Union“ 4,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, Forenede Dampskibsselskab“ 4,000, „Skjold“ 12,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	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 Firma 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.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, 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.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale 2/3 Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af den Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebajer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fad Vinter 75 Øre pr. Fad Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1882.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Brødr. Larsen,
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

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

A. J. MAXEN,
Nicolai Taarn 15.
Kød og Flæsk
til Skibsproviant.
Telf. 4321. * Privat Telf. 18499.

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

F. Kriel,
Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Bekendtgørelse
fra

Alm. dansk Vare- & Industrilotteri.

31. Series

5te Trækning begynder **Onsdag** den 13de August 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000 Kr.
1 — » 750 —	1 — » 1500 —	1 — » 750 —
1 — » 600 —	1 — » 1000 —	1 — » 500 —
2 — » 300 —	2 — » 600 —	2 — » 300 —
7 — » 150 —	7 — » 300 —	7 — » 150 —
60 — » 100 —	60 — » 200 —	60 — » 100 —
90 — » 50 —	90 — » 100 —	90 — » 50 —
130 — » 25 —	130 — » 50 —	130 — » 25 —
100 — » 10 —	100 — » 20 —	100 — » 10 —
2408 — » 8 —	2408 — » 10 —	2408 — » 8 —

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 300 og 150 Numre i Rækkefølge faa Gevinst.

Desuden 450 Ekstragevinster à 10 Kr.

Ialt: 8,850 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. 60 Øre Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Licitation.

Leveringen af 255 Kubikfavne raa Sten (til Skærver) udbydes herved i Henhold til Beskrivelse og Betingelser, som ligge til Eftersyn paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor, Det ny Raadhus. B, hver Søndag Kl. 10—4.

Skriftlige Tilbud mrk.: „Tilbud paa raa Sten“ modtages paa Vej- og Kloakanlæggenes Kontor indtil Lørdag den 16de August Middag Kl. 12.

Københavns Vej- og Kloakanlæg, den 31. Juli 1902.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3631.

Aarhus Skibssmedie,
40, Mejlgade 40.
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.
L. M. Lund.

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

Skibsbrød-Bageri.
Dyngkarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

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

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigst og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,
Kjøbenhavn Ø.
Telefon: 20,485.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte Forbedring af Søvejene til Odense fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til Fabrik anlæg, Oplagspladser o. L., med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbaneforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

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.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

H. Steensens
MARGARINE
er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

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

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.
Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbeogdsstykke paa indtil 10,000 Fods Vægt leveres, lige om alle Slags Metalleginger.
 Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



H. J. Pedersen-Faxe,
 Sct. Annæplads 20.
 Telefon 28070
 anbefaler { **Skræderi og**
 fuldstændig/ **Herreekvipering.**
 Uniformer, garanteret 1ste
 Klasses Varer og Syning.
 Uniformeffekter, fuldstændig
 Søekvipering.
 Uniformshuer i flere Kvaliteter.
 Normal Underbeklædning,
 prima Varer.
Specialist i Kedeltøj.
N. M. Hansen,
 Bagermester,
 Toldbodgade 17.
 Alle Brødsorter føres.
 Rabat for d'Herrer Skibarestavratører.
 Filial:
 St. Strandstræde 43.

Gafé van Zandt,
 Sct. Anna Plads 6,
 Stue og 1. Sal.
 Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.
 Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
 Telef. 494. H. J. Aliphas.

Kjøbenhavns elektr.
Dampvaskeri
 anbefales.
 Kemisk Tøjrensning.
 Hurtigste Ekspedition.
 30, Hauserplads 30.
L. Petersen.

Anders Nielsens
 Fedevarerforretning,
 Fredericiagade 27.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Tvungen Lastelinje. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN	AVERTISSEMENTSPRIS.
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.	Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.	De øvrige Sider — 20 —
	Moderation for
	5 Gange 10 Gange 25 Gange
	1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
	Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
 Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 33.

Kjøbenhavn, Torsdag den 14. Avgust 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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

J. D. BEAUVAIS.
Alle Slags Konserver
bedst
&
billigst.
Eneforhandler af
**Nestle's sekunda
Mælk.**
Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.
Uden Garanti. — Meget billig.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staafskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

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

Specialiteter: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehalesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



A. v. H.

Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmédaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmédaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kørgevej 177.

Telefon 2603

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgt. e. skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller.
Copenaguen, og påtrykt selve Om-
dagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 14. August 1902.

Af en i „Berl. Tid. offentliggjort Beretning til Udenrigsministeriet fra det danske Konsulat i Genua hid-sætter vi følgende, der har Interesse for danske Rederier og Skibsførere:

Fordelen ved Silopakthuse (som de i Genua for Korn og Stenkul indrettede) er indlysende for enhver Fagmand, og saafremt Rederierne kunde sikre deres Dampere Ret til at losse ved dem, vilde mange Liggedage tilligemed mange andre Omkostninger, der med Rette eller Urette er forbundne med den sædvanlige Lossemaade, kunne spares.

En Indretning til Losning af Stenkul ad mekanisk Vej efter amerikansk Mønster er begyndt at virke fra Slutningen af sidste Aar. Den disponerer over 4 Maskiner, der, saafremt de kunde arbejde alle paa én Gang, vilde kunne losse henimod 1,600 Tons pr. Dag, men paa Grund af alt for lille Kajplads, der umuliggør Dampere af den for Øjeblikket sædvanlige Størrelse at lægge til med hele deres Længde, kan desværre kun 2 Maskiner bringes til Anvendelse for Agterrummenes Vedkommende, medens Førrummen maa losses paa sædvanlig Maade med Haandkraft Til Betjeningen af de to Maskiner, der for Øjeblikket kan arbejde paa én Gang, behøves højst 10 à 12 Mand, medens der ved almindelig Losning behøves 50 à 60 Mand for at udføre samme Arbejde. Ifølge de indtil nu indvundne Erfaringer spares der ved denne mekaniske Fremgangsmaade henimod 80 Centimer pr. Ton, hvilket paa en stor Ladning dog bliver til en anselig Sum. . . . Imidlertid vil det være i de respektive Rederiers egen Interesse, om de ved Afslutningen af Fragter kunde forbeholde sig Ret til Losning ved det ovennævnte Etablissement. De vilde derved spare mange Liggedage, som med de nuværende lave Fragtpriser dog altid kunde være en god Hjælp.

I Rederiernes egen Interesse skal jeg henlede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at Dampskibene ikke forlader Kulindskibningspladserne, før Kaptajnerne selv har kunnet paategne deres Konnossementer.

Som det nu er, véd Kaptajnerne ofte ikke, hvor stor deres Last er, før de kommer hertil, og det ligger ikke udenfor Mulighedernes Grænse, at dette Forhold kan afstedkomme Misbrug, der kan blive til Skade for Skibene.

At det er muligt at undgaa Undervægt, bevises bedst deraf, at Overvægt ret hyppigt forekommer. Ved Losningen ved de ovenfor nævnte Silopakthuse er indtil Dato ikke blevet konstateret nogen Undervægt, hvorimod ofte en til 1 pCt. opgaaende Overvægt. Det er derfor let at forstaa, hvorfor Modtagerne nu ofte gør Brug af den dem ved Certepartier hjemlede Ret til at fradrage 2 pCt. mod i Forvejen at godkende Vægten.

Da Processer om Undervægt stadig forekommer herved og de næsten altid gaar Dampskibene imod, er det letsindigt, at Kaplajnerne ikke faar Lejlighed til at kontrollere deres Last, saa meget mere, som det er umuligt at komme Afskiberne tillivs. Mange herved sige rent ud, at saafremt der ikke var Fortjeneste paa Losningen, vilde det ofte være umuligt at bestaa i den uhørte Konkurrence, der er i denne Artikel.

Havneafgifterne her er stadig uforandrede, men det er nok rimeligt, at de vil blive sat op, saafremt de paatænkte storartede Havnearbejder bliver til noget, og saafremt Havnen bliver autonom, det vil sige: overtages mod en vis aarlig Afgift til Staten af Byen eller et privat Aktieselskab. Man véd dog endnu ikke noget bestemt herom. De for Øjeblikket gældende Havneafgifter er stadig billigere end i de fleste andre Havne.

Kun for de Skibes Vedkommende, der losses Fisk eller lignende Varer i Frihavnen „la Darsena“, et lille, særskilt Havnebasin, er der med Begyndelsen af sidste Aar indtraadt en Forandring, der gaar ud paa, at Lastjerne afholder Skibets Liggepenge, indtil hele Lasten

er losset. Denne Afgift andrager 5 Centimer for hvert Register-Ton pr. Døgn; dette regnes fra Kl. 4 Eftermiddag til samme Tid næste Dag. Vil Skibet derimod af en eller anden Grund blive liggende efter fuldendt Losning, maa det selv afholde Afgiften, der i saa Fald er 6 Centimer pr. Døgn for hver Register-Ton. Tidligere var Afgiften ens i begge Tilfælde og beregnedes efter Skibenes Størrelse.

Virksomheden her i Havnen er i de sidste Aar bleven en Del vanskeliggjort af flere Strejker, der har haft betydelige Tab baade for Købmændene og Arbejderne til Følge, da flere Laster, der var bestemte hertil, i Stedet for dirigeredes til Savona eller andre Pladser.

Den store Kularbejderstrejke sluttede imidlertid til Arbejdernes Fordel, og deres Levevilkaar er derfor nu saa gode, at man kan haabe paa fredelige Tilstande i dette Fag. For Øjeblikket agiteres der kun imellem dem for Oprettelsen af en Fagforening, der ikke blot kan forhandle om Arbejdsvilkaarene med Arbejdsgiverne, men ogsaa overfor disse indestaa for Kontrakternes Overholdelse. Den nuværende Ordning, hvorefter den enkelte Arbejder selv maa forhandle med sin Arbejdsgiver, er der nemlig Misfornøjelse med.

Phv. Direktør for Kjøbenhavns Frihavn C. D. Hage er afgaaet ved Døden, 52 Aar gammel. Den Afdøde var i sin Tid uddannet i Firmaet Puggaard & Hage i Nakskov og var derefter Indehaver af Korn- og Foderstoffirmaet Hage & Søn i Stege. Senere drev han i Forening med sin Fætter, nuværende Finansminister Hage, en Kornforretning her i Byen, indtil de overtog Firmaet Puggaard & Hage i Nakskov. Da Kjøbenhavns Frihavn aabnedes, overtog den Afdøde den ene af Direktørposterne, som han beklædte indtil han i indeværende Sommer trak sig tilbage paa Grund af stærkt svækket Helbred. Han havde i de senere Aar haft flere alvorlige Sygdomsanfald, for hvilke han forgæves havde søgt Helbredelse ved Badsteder i Udlandet; nu var han i Sommer rejst til et Badsted i Norge, men maatte lade sig indlægge paa en Klinik i Christiania, hvor han døde.

Hage omfattede sin Stilling som Direktør i Frihavnen med den største Interesse og arbejdede med stor Energi for det ny Foretagendes Fremgang og paa at gøre det kendt i Udlandet. Han nærede levende Interesse for Udviklingen af vor Handel og Skibsfart og virkede ihærdigt for at bane ny Veje for disse. Med særlig Interesse omfattede han i de senere Aar Spørgsmaalet om søgaaende Pramme; han havde samlet en hel Literatur om det og sat sig nøje ind i det. Vore Læsere vil mindes nogle Artikler, i hvilke han her i Bladet indgaaende behandlede dette Spørgsmaaal. Hage var i det hele en meget dannet og kundskabsrig Mand, særlig paa det økonomiske Livs Omraade. Personlig var han ualmindelig elskværdig og hans tidlige Bortgang maa meget beklages.

Vi har modtaget følgende:

Da jeg er kommen til Kendskab om, at en Mængde Trævarer er solgte i Finland, uden endnu at være fragtede til Bestemmelsesstedet, kunde det være i almen Interesse at faa samme offentliggjort i saa vid Udstrækning som muligt; hvis enkelte Rederier ikke er for hid-sige med deres fremtidige Afslutninger, vil vi forhaabentlig faa en god Eftersommer i Østersøen.

Ligeledes vil jeg gøre de Rederier, der endnu ikke véd det, opmærksomme paa, at paa de Pladser i Finland, hvor der lastes ved Bro, gaar det meget langsomt, 60 à 80 Std., og saa kan man faa Lov at vente 2—4 Dage paa Brotørn, thi de har sjældent Pramme, for Eksempel i Yxpila og Jacobstad. Er man sluttet og skal lade

„customary“, maa man vente til der er Plads ved Broen uden Godtgørelse, men er „customary“ strøgen, kan man fordre Liggedagspenge.

A. L. W. C.

D'Hrr. Mundt & Schütt, Stettin, tilskriver os under 7. ds. følgende:

Vi undlader ikke at meddele Dem, at Fragterne her fra Stettin for Smaaskibe er gaaede betydelig op i den senere Tid; der er saaledes sluttet:

Stettin—Danzig Kul $4\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton,
do. —Køningsberg pr. Briquettes 4 Mk.,
do. —Stockholm Oljekager $5\frac{1}{2}$ Mk.,
do. —dansk Havn Cement 60/70 Pf. pr. 180 Kg.,
do. —Randers Stangjærn 5 Mk. pr. Ton,
do. —Kjøbenhavn do. $3\frac{1}{2}$ Mk. pr. Ton.
samt flere lignende Befragtninger.

Det skulde være os kært, om De godhedsfuldt vilde optage ovennævnte Fragtnoteringer i Deres Blad og rolig tilraade Skibsførerne at komme her til, da vi venter endnu yderligere Stigning i Fragtmarkedet.

Vor Navigationsundervisning.

Formanden for Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fra Navigationsdirektøren modtaget efterfølgende Skrivelse, som Foreningens Bestyrelse derefter har tilstillet os til Offentliggørelse her i Bladet:

Til

Formanden for Dansk Sejlskibsrederi-Forening,
Hr. Konsul Rechnitzer.

R. af D. p. p.

Af den i „Dansk Søfartstidende“ No. 29 optagne Beretning om Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling ser jeg, at et Spørgsmaal, betitlet „Ophævelse af Navigationskolerne i Provinserne og Oprettelse af en Statsnavigationsskole i Kjøbenhavn“, har været under Debat.

Da et saadant Spørgsmaal, som Hr. Formanden rigtig bemærkede, slet ikke foreligger, skulde jeg ikke have skænket denne Sag nogen Opmærksomhed, hvis der ikke under Forhandlingen var fremkommet Ytringer, som er vel egnede til at svække Tilliden til en Institution og særlig til en Klasse Mænd, der har naturligt Krav paa at betragte mig som deres Talsmand.

Naar Hr. Formanden saaledes ifølge Referatet bl. a. har udtalt, „at det kunde være ønskeligt, at Lærerkrafterne (ved Navigationsskolerne) i Provinserne blev noget bedre, end de har været i alt Fald i de senere Aar“, da indeholder dette en ubevist, nedsettende Dom, som jeg maa nedlægge bestemt Indsigelse imod.

Intet er jo fuldkomment, og et almindeligt Ønske om stedsse at forbedre Lærerkrafterne ved Navigationskolerne (hvorfor kun i Provinserne?) er derfor fuldt ud berettiget. Dette Maal har man da ogsaa efter bedste Ævne arbejdet hen imod, navnlig i de senere Aar, og der er ingen som helst Grund til at antage, at Lærerkrafterne skulde være ringere nu end tidligere, tvært-

imod. Nu kræver man større Forudsætninger for Antagelsen, og der anvendes langt flere Penge til Lærernes Uddannelse, Repetitionskursus, Studierejser o. d. l., end man tidligere nogensinde har gjort. Desuden er det offentlige Tilsyn, navnlig gennem Eksaminerne, langt skarpere end før. Hvilken paavisselig Aarsag skulde man da vel kunne angive for Lærerstandens paastaaede Forringelse? Skulde ikke nogle ret agitoriske Bladartikler i den senere Tid have givet Anledning til den paa Generalforsamlingen udtalte Anskuelse? Disse Bladartikler tør imidlertid, i alt Fald i deres Udspring, antages at have en ganske særlig Adresse og at forfølge et fra nærværende Sag ret fjernt liggende Maal.

Rekrutteringen af Navigationslærerstanden volder her, som overalt — hvor man da ikke anvender afgaaede Søofficerer — ikke ringe Vanskelighed: den faatallige Lærerstand, de i Forhold til Arbejdet ret beskedne Udsigter og ikke mindst Ønsket om at hiddrage Søfolk, vel at mærke Søfolk med virkelig praktisk Erfaring som Navigatør. Navnlig er det sidste Ønske ikke saa let at forene med andre Hensyn, thi Erhvervelse af praktisk Erfaring tager Tid, hyppigst paa Bekostning af Kundskaber og af Ævnen til at beskæftige sig med Teori. Tidligere lagdes da ogsaa i Reglen ved Valget af Navigationslærere mindre Vægt paa virkelig praktisk Erfaring; ja en Navigationslærer, der havde faret endog blot som Styrmand, var vist en Sjældenhed. Det turde vel være et Spørgsmaal, om Mænd, der vel ikke er Sømænd, men til Gengæld har solide teoretiske Kundskaber og pædagogisk Erfaring, ikke i saa Fald er at foretrække som Lærere.

Imidlertid er det i den senere Tid lykkedes at skaffe flere dygtige unge Mænd med de fornødne Forudsætninger og længere Tids Søfart som Navigatør til Navigationslærere. Dette er opnaaet, til Dels fordi man har kunnet understøtte dem pekuniært ved deres foreløbige Uddannelse. At udvikle en Lærerstand er i det hele taget, som saa meget andet, nærmest et Penge-spørgsmaal; efter den paa Generalforsamlingen førte Forhandling tvivler jeg ikke om, at Sejlskibsrederi-Foreningen, naar Lejlighed dertil gives, vil bidrage sit til, at de Midler, jeg hidtil har kunnet skaffe til dette Formaal, maa blive forøgede yderligere. Dette er, saa vidt jeg ser, den eneste Maade, paa hvilken Foreningens store Interesse for denne Sag kan give sig et praktisk Udslag.

Jeg er imidlertid kommen vel langt bort fra mit egentlige Formaal med denne Henvendelse, nemlig en Protest imod den ved Generalforsamlingen offentlig udtalte Vurdering af Lærerne ved vore Navigationsskoler. Jeg mener, at de tværtimod gennemgaaende fortjener Anerkendelse for den Nidkærhed og Dygtighed, hvormed de røgter deres Kald. Resultaterne peger ogsaa i den Retning. Det er sandelig ikke nogen let Opgave, der stilles dem, at bibringe Eleverne med højst forskellige Forudsætninger, hyppig med saare ringe Forudsætninger, de ikke faa Kundskaber, der nu kræves til Styrmandseksamen; og dog lykkes dette dem i de aller fleste Tilfælde til Trods for en Eksamenscensur, der er strengere end ved tilsvarende Eksaminer i andre Lande, hvor disse Forhold er mig bekendte, og det er ikke faa. Den danske Styrmandseksamen er da ogsaa et særdeles fint Adkomstbevis i Lande, hvor egen Eksamen ikke fordres.

Kun alt for ofte overses det, at Navigationsskolernes Formaal blot er at bibringe de vordeende Navigatører teoretiske Kundskaber. At skabe dem til virkelig dygtige Sømænd, dertil formaar de kun at bidrage saare lidt, og de Forsøg, som gøres i denne Retning enkelte Steder, f. Eks. i England og Frankrig, er efter min Mening for en stor Del ren Farce. Det er d'Hrr. ældre og mere erfarne Navigatører, der bærer Ansvaret her lige over for de dem undergivne yngre Sømænd. Mange er sig dette Ansvar fuldt ud bevidste; men kan man sige det om dem alle? Jeg er overbevist om, at hvis

Skibsførerne vilde røgte deres Opgave i Henseende til de unge Navigatørers Uddannelse med samme Nidkærhed, som Navigationsskolerne lægger for Dagen ved Opfyldelsen af deres Formaal, da vilde meget være naaet.

Maatte disse Linjer bidrage til, at man i Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og særlig i dens Bestyrelse, ser mere uhildet paa en Stand, der efter min Overbevisning har bidraget og fremdeles bidrager særdeles meget til Udviklingen af vor Skibsfart, da betragter jeg Formaalet med dem som naaet.

Med udmærket Højagtelse

J. A. D. Jensen,
Navigationsdirektør.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 81/1900, afsagt d. 23. Juli 1902. Matros Jørgen Jonassen mod Det forenede Dampskibsselskab.

I Aaret 1900 solgte det forenede Dampskibsselskab Damperen Tomsk til et Firma i Rotterdam; Salgsforhandlingerne indlededes før Juli Maaned 1900 og var i alt væsentligt afsluttede i Oktober, men den endelige Ikrafttræden og Kontraktens Underskrift var i al Fald tildels gjort afhængig af en før Overleveringen afholdt Besigtelse, og Overleveringen skulde først finde Sted, efter at Skibet havde foretaget en allerede da bestemt Rejse fra Finland til Middelhavet og tilbage til Østersøen.

„Tomsk“ afgik i August 1900 til Middelhavet, forblev der til d. 5. November, da Skibet afgik med Ladning til St. Petersborg, hvortil det ankom d. 9. November; efter endt Losning indtog det Ladning til Rotterdam og afsejlede fra St. Petersborg d. 24. November. Den 28. November gik Skibet ind til Kjøbenhavn for at aflevere noget returneret Ladning og for at faa Proviant og Kul, men afgik samme Aften og ankom d. 1. December til Rotterdam, hvor det lossede til d. 7. December. Det blev derefter besigtiget, akcepteret og afleveret i Dagene fra d. 8. til d. 10. December og d. 11. December blev Besætningen afmønstret for Konsulen i Rotterdam og hjemsendt paa Rederiets Bekostning, saaledes at der derhos blev betalt Folkene Hyre til deres Hjemkomst her til Landet. Af Besætningen var 1 Matros og 2 Fyrbødere kommet om Bord, medens Skibet laa i Kjøbenhavn fra sidst i Oktober til først i November 1900, medens de øvrige havde været om Bord i længere Tid; de var alle forhyrede paa ubestemt Tid (for Rejse til . . . og videre); Fyrbøderne maatte nærmest antages at være forhyrede paa Grundlag af den d. 9. Maj og d. 8. Juni 1899 med Sømændene og Søfyrbødernes Forbund afsluttede Overenskomst og det samme maatte antages at være Tilfældet for alle Matrosernes Vedkommende undtagen for den Matros, der kom om Bord sidst i Oktober, idet Overenskomsten da var afløst af en ny Overenskomst af 29. September 1900, ifølge hvilken Mønstring skulde ske efter Søloven. Der er dog intet nærmere oplyst i saa Henseende og heller ikke om, at den ældre Overenskomst senere skulde være traadt ud af Kraft for nogen af dem, der var blevet paamønstrede paa Grundlag af samme.

Det synes, som om i al Fald alle Matroserne efter

deres Hjemkomst hertil har gjort Krav paa yderligere 1 Maanedes Hyre, hvilket er blevet afslaaet. Under nærværende Sag har Matros Jørgen P. M. Jonassen, der havde været om Bord i Tomsk fra 5. Oktober 1899 under Paaberaabelse af Sølovens Bestemmelser paastaaet sig tilkendt yderligere 1 Maanedes Hyre 60 Kr. med Renter fra Stævningens Dato d. 24. Decbr. 1900.

I Skibets Logbog fandtes under 22. Novbr. (medens Skibet laa i St. Petersborg) tilført, at Fyrbøderne var opsagt til Fratrædelse efter endt Losning i Rotterdam, hvorimod der ikke i Logbogen var anført noget om Opsigelse af Matroserne.

Under Sagen har 3 Matroser forklaret, at de ikke var blevet opsagte til Fratrædelse i Rotterdam, før Skibet kom dertil, men at det kun var blevet omtalt til dem om Bord, at de vilde komme til at fratræde Skibet der, hvis Skibet blev solgt, hvilket beroede paa visse Betingelser, og at to af dem for det Tilfælde var blevet opfordrede til at bringe deres overflødige Tøj i Land i Kjøbenhavn ved Forbirejsen, hvad de ogsaa tildels havde gjort.

Skibets Fører forklarede, at han i Oktober 1900 fik at vide, at Skibet skulde sælges, og at han udtalte sig til Fyrbøderne derom saaledes som i Logbogen tilført, ligesom han har meddelt Skibets Officerer det, hvilket 3 af disse bekræftede med deres Forklaring for Retten.

Hvad Matroserne angik, da vil dels Føreren, dels de to Styrmand i Tiden fra 5. til 28. Novbr. have omtalt for alle Matroserne, at Skibet var solgt og skulde afleveres i Rotterdam, hvor de da vilde komme til at fratræde, og at de derfor vilde gøre bedst i under Skibets Ophold i Kjøbenhavn paa Vejen fra St. Petersborg til Rotterdam at lade deres overflødige Tøj bringe i Land.

Derimod foreligger der intet om, at Maaneden udtrykkelig blev dem opsagt undervejs til Fratrædelse i Rotterdam; 1ste Styrmand har tværtimod forklaret, at Føreren udtrykkelig overfor ham udtalte, at det efter den ny Overenskomst med Sømændene (den ovennævnte af 29. September 1900?) ikke var nødvendigt at opsige Matrosernes Hyre, saaledes som det var nødvendigt overfor Fyrbøderne efter den med dem bestaaende Overenskomst (af 9. Maj og 8. Juni 1899), og der foreligger heller intet om, at det paa Rejsen har været omtalt for dem, paa hvilke Vilkaar de vilde have at fratræde, naar undtages, at Føreren har sagt, at der paa Rejsen underhaanden af enkelte var blevet talt om, at der om Bord i andre Skibe ved deres Salg var blevet betalt noget ekstra til Mandskabet, hvortil han havde svaret, at han mente, at de ikke efter Søloven havde Krav paa noget saadant.

Det maa nu vel antages, at Sagsøgeren i sin Tid er antaget paa Grundlag af Reglerne i Overenskomsten af 9. Maj og 8. Juni 1899 og der er, som nævnt, intet fremkommet om, at disse senere var ændrede for hans vedkommende; de nævnte Regler vilde formentlig ubetinget have hjemlet hans Krav, men da Sagsøgeren ikke selv under Proceduren har paaberaabt sig dem som værende i Kraft for ham, vil der intet Hensyn blive at tage til dem.

Sagsøgerens Paastand findes imidlertid ogsaa hjemlet ved de under Sagen paaberaabte Bestemmelser i Søloven særlig § 92, 1ste Afsnit (jfr. § 82, 1ste Punktum § 86; § 90, § 91 og § 98) og dens § 88 (— med tilhørende Motiver —) hvorved det bemærkes, at det maa blive uden Betydning, om Skibet betragtes som endelig og ubetinget solgt inden dets Afrejse herfra d. 5. Novbr. 1900, da der ikke ses den Gang eller senere i den Anledning at være sket nogen bestemt Tilkendegivelse til eller truffet nogen Aftale med Sagsøgeren om, at Sølovens § 88 og § 92 ikke skulde komme til Anvendelse.

Det forenede Dampskibsselskab dømtes herefter til

at betale til Sagsøgeren, Matros Jørgen Jonassen 60 Kr. med Renter og 28 Kr. 88 Øre i Sagsomkostninger.

Dom i S. S. No. 9/1902, afsagt d. 16. Juli 1902. Kaptajn N. P. Preutz mod Handelsfirmaet Flindt, Drost & Co.

Ifølge Certeparti skulde Kaptajn Preutz med Skonnert „Amalthea“ fra en Plads i Sundsvallsdistriktet bringe en Ladning Splitved her til. Ladningen skulde indtages i 13 Arbejdsdage og Udlosningen her skulde ske efter 9 Kubikfavne pr. løbende Arbejdsdag, saaledes at Indladning og Losning tog sin Begyndelse Dagen efter at Skibet var klart; blev Skibet opholdt over den saaledes vedtagne Tid, da skulde der betales for hver overliggende Dag 125 Rm.

Ladningen udgjorde 160 Kubikfavne og skulde alt-saa losses her i 18 Arbejdsdage. Losningen begyndte d. 15. Novbr. og skulde, naar mellemliggende Søndage toges i Betragtning, slutte d. 5. Decbr. om Eftermiddagen, men der blev først sluttet d. 9. Decbr. hen paa Eftermiddagen, altsaa 4 Dage senere. I den Anledning forlangte Kaptajn Preutz sig betalt 4×125 eller 500 Rm.

Der ses ikke at have været vedtaget noget om Lossepladsen, og Losningen foregik, som det maa antages efter indstævntes Bestemmelse, ved Kristianshavns Kanal, saaledes at Brændet kom i Land paa en privat Plads, hvor man forbød, at det kastedes i Land; Skibet maatte den første Tid af Losningen af Hensyn til Vanddybden ligge 4 Alen fra Bolværket. Der lossedes om Bord med 4 à 5 Mand. Brændet blev langet i Land til en af indstævntes Folk, der atter langede det til Kusken paa den af indstævntes Vogne, der, én ad Gangen, holdt paa Lossepladsen.

Ganske bortset fra, om det Sted, hvor Skibet lossede kan — jfr. Sølovens § 136 — betegnes som sædvanlig Losseplads, kan det, efter hvad der foreligger, slet ikke siges at være godtgjort, at det skyldtes Sagsøgeren, at Losningen ikke fremmedes med den Hurtighed, hvormed det skulde ske, men det maa netop antages nærmest at skyldes den Omstændighed, at indstævnte ikke havde stillet Folk nok til at modtage Brændet fra Skibet, og der kan ikke lægges Vægt paa de løse Forklaringer, der er fremkommet om, at indstævnte gentagende overfor Sagsøgeren skal have erklæret sig villig til at stille flere Folk til at modtage Brændet fra Skibet, naar Sagsøgeren vilde sætte flere Folk til at losse.

Firmaet Flindt, Drost & Co. dømtes herefter til at betale Kaptajn Preutz 500 Rm. med Renter og 60 Kr. i Sagsomkostninger.

Sammenstødet paa Elben.

Hamborg Søret behandlede d. 31. August Sammenstødet mellem „Hansa“ og „Primus“, ved hvilket Sammenstød, der som bekendt, omkom over 100 af Primus' Passagerer. Efter at en Mængde Vidner var afhørte og Rigskommissæren havde gjort sin Indstilling, udtalte Rettens Formand: Ulykken er i første Række forskyldt af Primus's Fører, Kaptajn Peters, fordi han holdt sig til den urigtige Side af Færvandet og ikke med tilstrækkelig Opmærksomhed agtede paa Lys, som muligvis kunde komme i Sigte. Den ved Forhandlingen for Retten fastslaaede Sædvane, at de mindre Dampere paa Elben ved Ebbetid holder sig til

Nordsiden af Hensyn til, at Modstrømmen der er svagere, kan ikke undskylde Kaptajn Peters, da denne Sædvane skarpt maa fordømmes som et Misbrug, der strider mod den kejserlige Forordning og bringer Skibsfartens Sikkerhed i Fare. Det maa bebrejdes Hansas Fører, Kaptajn Sachs, at han ikke har signaliseret, at han af Hensyn til Lysene forude lidt til Bagbord gav Bagbords Ror. Ved det i Art. 28 i den kejserlige Forordning herom foreskrevne Signal vilde Stillingen maaske i Tide være blevet opklaret, og det vilde have været forsigtigere, hvis Kaptajn Sachs tidligere end sket havde mindsket Farten.

Efter Sammenstødet har man fra begge Sider paa anerkendelsesværdig Maade arbejdet Haand i Haand for at frelse Primus's Passagerer.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har gennemgaaende ikke bragt nogen Forandring i Tilstanden paa Fragtmarkedet. Paa Grund af Kroningsfestlighederne i England i Slutningen af forrige Uge, indskrænkedes Forretningerne til det mindst mulige, men nu er de igen i fuld Gang. Navnlig Sortehavet og omliggende Distrikter vedbliver at være store Aftagere til nærmest uforandrede Rater, og summeres det op, hvad disse Markeder har fragtet i den sidste Tid, bliver det til flere Hundrede Tusinde Tons, for hvilke Raterne i og for sig slet ikke er daarlige, og en Rundrejse kunde godt blive lønnende, hvis blot Kulfragterne nedefter var nogenlunde ordentlige, men det sørgelige er, at disse er under al Kritik, saa at Rederne næsten hellere maa lade deres Baade løbe ned i Ballast, hvad mange, saaledes som omtalt i vor forrige Beretning, forøvrigt ogsaa gør. Det er en enorm store Baade, som fragtes fra Sortehavet og som den allerstørste blandt disse findes en engelsk Damper paa over 11,000 Tons Ladning, som er sluttet pr. Oktober til 10/3 fra Odessa til London eller Rotterdam. Her er et slaende Bevis paa hvor tarvelige de andre Markeder maa være, thi en Baad af forannævnte Størrelse hører jo slet ikke til i Sortehavet, men paa det østlige eller amerikanske Marked. Her er der imidlertid ingen Ting at faa, og saa gaar den til Sortehavet og tager paa én Gang lige saa meget bort, som ellers 3 Dampere af god Middelstørrelse er om at transportere. Dette er et kedeligt Forhold og, som vi har paataalt tidligere, forekommer noget lignende ogsaa andre Steder, f. Eks. i Østersøen, hvor de store Baade paa 4/5,000 Tons og derover, hvoraf der især i Aar har været mange, ødelægger Markedet for de andre. Nordamerika er endnu stille, men der kommer dog flere positive Ordre frem, navnlig for Korn og Bomuld; det er jo altid en Begyndelse, dog skal der en ganske anderledes stor Efterspørgsel til for at fremkalde en saadan Stigning, at Raterne virkelig kan blive lønnende. Hvor man end ellers ser hen, er Markederne saa slæbende og daarlige, som vel tænkes kan, men hvis Nordamerika snart kunde supplere Begæret fra Sortehavet, saa at den store Mængde fragtsøgende Tonnage blev mere distribueret, vilde dette ogsaa øve en gavnlig Indflydelse paa de andre Markeder rundt omkring i Verden.

Det østlige Marked er stadig yderst flovt. Ladninger er knappe og Raterne lave. Fra Bombay er sidst betalt 9/6 til udsøgt Havn pr. September og fra Kurrachee

10/6 pr. August. Sukkerfragterne fra Java holder sig paa 20/ til U. S. Fra Rispladserne slutes næsten intet; sidst betalte Rate er 15/ O. C. fra Moulmein pr. August. Calcutta har intet at byde paa.

Sortehavet, Azoff og Donauen har igen taget en Masse Tonnage til uforandrede Rater og særlig August Baade har været i godt Begær, men ogsaa September/Oktober Baade fandt let Afsætning. Sulina har været den betydeligste Aftager til 10/6 à 11/ L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg pr. September/Oktober. Fra Odessa kan for store Baade betinges 10/3 à 10/6 pr. samme Termin, og er der til Christiania direkte endvidere betalt 11/ pr. Oktober. Azoff meget fast for August Tonnage og har betalt 11/9 Taganrog/Rotterdam direkte, men for senere Positioner betales lidt mindre. Fra Donauen betales pr. September/Oktober for „handy“ Tonnage 13/ à 13/3 „any“, 6 d. mere Hamburg. Pr. August er sluttet til 13/6 Bergen/Kjøbenhavn.

Middelhavet viser meget ringe Liv. Ertsraterne er uforandrede fra forrige Uge. For Fosfat noteres 8/ Sfax/Dublin, 8/9 Kingslynn, 8/6 Ghent, 6/6 Bona/Rotterdam, 6/9 Garston, og for Esparto 12/6 à 13/ fra Oran til Skotlands Østkyst, 12/ Aguilas/Glasgow, 14/ Carthage/Grantan. Fra 3 Pladser paa Tripolis Kysten til Leith kan faas 8/6 for Byg, og fra Tunis til Bergen noteres 8/ pr. Ton Salt. Pr. September/Oktober noteres 19/ for Johannesbrød fra Cypern til U. K. Fra Bilbao er sidst betalt for Erts 4/3 Cardiff, 4/4¹/₂ Swansea, 5/3 Glasgow eller Westhurtlepool, 5/4¹/₂ Stockton, 5/ Rotterdam.

Nordamerika maa betegnes som fastere, men stille. For Korn er gentaget 2/4¹/₂ à 2/6 fra Galveston eller New Orleans til Antwerpen eller Rotterdam pr. August/Oktober, 2/9 Hamburg, hvorimod der for Bomuld ikke slutes noget, da Befragterne kun vil betale 36/3 à 37/6, hvorimod Rederne forlanger 40/. Fra Savannah eller Brunswick er betalt 28/ pr. August til Liverpool eller Kontinentet. Kul- og Fosfatfragter findes saa godt som ikke, og hvad angaar Træfragterne, da er disse uforandrede baade fra Golfen og fra de kanadiske Pladser. Sidst betalte Rate er 36/3 fra Bathurst til Glasgow.

La Plata Markedet har bedret sig, men Begæret indskrænker sig til prompte Baade, og for saadanne er sidst betalt 13/ à 13/3 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont.

Østersømarkedet er for Øjeblikket saa flovt som det næppe erindres at have været tidligere paa denne Tid af Aaret, som egentlig skulde være omtrent den bedste, eller i hvert Fald den, paa hvilken Fragterne skulde begynde at stige, men det er der ikke Tale om i Aar, og Udsigterne for en Bedring i de resterende Maaneder af Saisonen kan desværre kun betegnes som meget lidt lovende. Laster er overalt knappe, og det har sine store Vanskeligheder at placere Baade, som er blevne prompte. Fra St. Petersburg foregaar Afskibningerne af Korn stadig trægt, pr. ultimo August betinges kun 1/ London, Rotterdam, 1/1¹/₂ Antwerpen, Hamburg, 1/4¹/₂ Rouen, men prompte Baade under Anlægning har maattet komplettere til lavere Rater. For Smaadampere til Danmark betinges Rm. 12 Rugbasis. Træfragterne fra Kronstadt er faa og lave; til London noteres 21/ D/B., til Hull 19/6 à 20/, Grangemouth 18/6, Rotterdam Hfl. 11¹/₂ à 12. Ogsaa fra Riga hviler der en betydelig Mathed over Forretningerne; Korn og Flax findes ikke, men for Træ noteres 20/ D/B., 6/ Sleepers til London, Hull eller Grimsby, 6/ Sleepers, Hfl. 12 D/B. til Holland, Frs. 26 D/B. og Props Dunkirk eller Ghent, Frs. 27 D/B. Rouen. Libau og Reval har endnu heller intet Korn at byde paa. For Props fra Windau til Westhurtlepool kan faas 35/ pr. Favn à 343 Kbfd. Kønigsberg noterer uforandret 1/ Hvedebasis til London eller Hull, 1/1¹/₂ à 1/3 Rotterdam, Antwerpen. Træfragterne fra Botten er, som anført, knappe. Der er sidst betalt Frs. 29 D/B. ¹/₂ Boards Sydfinland (2 Pladser)/Antwerpen, 20/6 D/B.

Søderhamn/Grimsby, 22/ Sundsvall/Hull, Frs. 34 Jacobstad/Dieppe, Frs. 26¹/₂ Riga, Ostende og noteres endvidere Hfl. 11¹/₂ Råfsø/Rotterdam, 23/ Åbo/Grangemouth, 24/ Umeå/Aberdeen, Frs. 28¹/₂ Trangsund/Antwerpen, alt med Delladning Boards.

Kulfragterne er paa samme miserable Niveau som i forrige Uge, men alligevel udbydes der megen Tonnage. Cardiff har sidst betalt 4/3 Kiel, 4/4¹/₂ Kronstadt, 5/ à 5/3 Gibraltar, 4/3 à 4/6 Genua, 4/9 Triest, 3/9 Malta, 4/1¹/₂ Piræus, 4/10¹/₂ Smyrna, 7/ St. Vincent. Fra Tynen slutes til 3/6 à 3/7¹/₂ Kronstadt, 4/ Riga, 3/10¹/₂ à 4/ Kjøbenhavn, 3/6 à 3/9 Swinemünde, 4/ Memel, 4/3 Norrkøping, 3/7¹/₂ Hamburg, 3/9 Malta, 4/3 Genua. Fra Forthet er sluttet meget, men Raterne er fremdeles usle som følger: 3/9 à 4/ Kjøbenhavn, 4/3 à 5/ dansk Provins-havn, 4/3 à 4/6 Kiel, 4/ Riga, 4/1¹/₂ Libau, 4/6 Wismar, 4/9 Rostock, 3/9 à 4/ Swinemünde, 4/1¹/₂ svensk Sundhavn, 4/ à 4/3 Stockholm, 5/ Venedig, 12/6 La Plata. I Burntisland og Methil er der endnu et Par Dages Tørn, men fra de andre Pladser paa Forthet kan der lastes straks.

Ugens Havarier.

Nidaros, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 6. ds. udfor Ystad været i Kollision med Skonnerten Dagmar, der fik en Del Skade og af Nidaros blev indbragt til Ystad.

Amor, Galease af Marstal, kom d. 6. ds. paa Rejsen fra Stettin til Svendborg med Jern paa Grund paa Kalvø Rev.

Anna, Barkskib af Strømstad er d. 7. ds. paa Rejsen fra Sundsvall til England med Trælast grundstødt paa Middelgrunden. Flot med Assistanse af Bien og indbragt hertil.

Mariane, Kref af Dortrecht, har været paa Grund paa Vejvæ. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Agnes, Skonnert af Viken, grundstødt ved Nexø er kommen flot ved egen Hjælp og ankom hertil med mindre Skade.

Osmo, 3-m. Skonnert af Nystad, er ankommet hertil fra Bjerneborg med Trælast. Skibet har haft haardt Vejr paa Rejsen, hvorved en Del Dækslast gik tabt, ligesom Skibet led Havari paa Rigning etc.

Excelcior, Smakke af Kragerø, er i Skagerak sprunget læk og er forladt af Besætningen, fire Mand, der indbragtes til Frederikshavn af Kutteren Haabet af Frederikshavn.

* Henrikke, Kuf af Brake, er d. 10. ds. paa Rejsen fra Christiansand til Bremerhafnen strandet ved Klitmøller. Mandskabet bjergedes af Redningsbaaden.

Robert Adamsen, engl. Dpsk., der fra Sortehavet med Korn strandede paa Pearl Rock i Gibraltarstrædet er af Svitzers Bjergningsdpsk. Danmark bragt flot og ind til Gibraltar.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, blev d. 2. ds. prajet i Atlanterhavet paa 54° N. Br. og 23° V. Lgd. med brækket Akse. Skibet er d. 11. ds. passeret Dunnet Head for halv Kraft.

Euxinia, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt indløb til Plymouth med sin Bomuldsladning i Brand, fik denne slukket og fortsatte Rejsen til Bremen.

Capella, Dpsk. af Flensborg fra Windau med Trælast til W. Hartlepool indkom hertil d. 9. ds. efter Grundstødning i Drogden.

Nybygninger, Køb og Salg.

For- og Agterskrue-Færgen Helsingborg, bygget paa Bestilling af De danske Statsbaner til Helsingør-Helsingborg Overfarten, løb d. 6. August af Stabelen fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Færgen, der er bygget helt af Staal, er 177' lang i Hoveddækket, 32' bred og 13' 11" dyb i Rummet og bliver forsynet med to Compound Maskiner med Overflade Kondensation af tilsammen 800 indicerede Hestes Kraft.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Kjøbenhavn.

Med Skruedampskibet Luleå, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Hr. H. M. Gehrckens i Hamburg foretoges den 9. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende forløb til den ombordværende Reders fulde Tilfredshed. Skibet, der er bygget helt af Staal til Germanischer Lloyds højeste Klasse, er 240' langt i Hoveddækket, 35' bredt og 16' 1/4" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overdagle Kondensation af 650 indicerede Hestekraft. Paa Prøveturen opnaedes en Middelhastighed af 10,13 Knob med et Kulforbrug af kun 0,6 Kilo alm. Dampkul pr. ind. H. K.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Skjold, Schmidt, ankom til Stettin 11. August. — Volmer, Riber, ankom til Newcastle 6. August. — Magnus, Jørgensen, ank. til Riga 6. August. — Gorm, Schmidt, afgik fra St. Petersborg 12. August, best. til Stettin. — Frode, Wisberg, ank. til Trangund 8. August. — Danmark, Kraemer, ankom til Stettin 12. August. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Blyth 7. August, best. til Cronstadt. — Ragnar, Holst, ankom til Haukypudap 12. August. — Olaf, Petersen, ankom til Jakobstad 11. August. — L. H. Carl, Lorenzen, ankom til Rouen 9. August. — Knud II, Hansen, afg. fra Kronstadt 5. August. — Erik II, Hveysel, afgik fra Sundsvall 7. August, best. til Dunkerque. — Svend II, Risø, ankom til Newcastle 6. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Cronstadt 7. August. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Cronstadt 4. August, ank. til Christiania 9. August. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Cronstadt 8. August. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Rotterdam 6. August, ankom til Newcastle 8. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Cronstadt 5. August, best. til Ghent. — Russ, Rasmussen, afgik fra Preston 5. August, bestemt til Pugwash. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Cardiff 2. August, best. til Cronstadt.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Stettin 12. August. — Kamma, Løfler, afg. fra Ghent 11. August. — Helga, Lagesen, afg. fra Hernøsand 12. August.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ankom til Archangel 9. August. — Ophelia, Vilhelmsen, ankom til

Trangund 8. August. — Kronborg, Jeppesen ankom til Neapel 11. August. — Dana, Nielsen afg. fra Newcastle 12. August, best. til Lissabon.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Cronstadt 10. August. — Niobe, Schmidt, ank. til Stugsund 8. August. — Nancy, Nielsen, pass. Frederikshavn 11. August, best. til Le Havre. — Nautik, Meinertz, ankom til Newcastle 10. August. — Nordseen, Gram, ankom til Newcastle 3. August. — Nexos, Sørensen, pass. Helsingør 9. August, best. til Cronstadt. — Nora, Jørgensen, ankom til Åbo 7. August. — Neptun, Winther, afg. fra Sprängsviken 9. August, best. til Le Tréport. — Nerma, Nielsen, afgik fra Methil 12. August, bestemt til Esbjerg. — Alfa, Nørby, pass. Helsingør 11. August, best. til Ghent.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Ørenskjoldsvik 7 August bestemt til Gent. — Mary, Nielsen, pass. Dungeness 11. August, paa Rejsen fra Lovisa til San Sebastian.

Jylland. Karen, Degn, ank. til Rouen 11. August.

Nordseen. Nordland, Petersen, ankom til Grangemouth 7. August. — Holland, Lund, afgik fra Husum 4. August. — England, Andresen, afgik fra Jacobstad 8. August. — Rusland, Møller, afg. fra Jakobstad 11. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn 8. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Boston 10. August. — Ekliptika, Callesen, ankom til Christianstad 9. August.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra London 8. August, ank. til Grangemouth 10. August. — Fyen, Hansen, afgik fra Dunkerque 7. August, ankom til Burntisland 9. August. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Delfzigt 8. August, ank. til Sunderland 10. August. — Russia, Hansen, afgik fra Grangemouth 6. August, ank. til Kbhvn. 9. August. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Riga 8. August, best. til Rotterdam.

Østersøen. Gratia, Skov, afg. fra Kbhvn. 11. August, best. til Riga.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 10. August, best. til Burntisland. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 11. August, best. til Amsterdam. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Zaandam 4. August, ankom til Blyth 6. August.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ank. til Boness 12. August. — Brattingsborg, Suenson, afg. fra Calais 12. August, best. til Cardiff. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Cramfors 9. August. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Kronstadt 4. August. — Frederiksborg, Jørgensen, passerede Kbhvn. 8. August, best. til Rotterdam. — Jomsborg, Kühl, ankom til West Hartlepool 11. August. — Kronborg, Eriksen, ank. til Adelaide 9. August. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 9. August. — Skanderborg, Jensen, ank. til Calais 4. August. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Glasgow 9. August. — Søborg, Fischer, pass. Kbhvn. 10. August. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Ghent 9. August, bestemt til Cardiff.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 10. August. — Klampenborg, Jensen, ank. til Cronstadt 4. August. — Marselisborg, Andersen, ankom til Jakobstad 6. August. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra Newcastle 11. August, best. til Kronstadt. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Galatz 2. August, best. til Ghent. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Sevilla 9. August, best. til Glasgow. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kbhvn. 11. August.

Neptun. Kallundborg, Lund, ank. til Rotterdam 12. August. — Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 9. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Rotterdam 8. August. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kiel 6. August. — Agnete, Jensen, ank. til Wismar 8. August. — Hermia, Sørensen, afg. fra Kiel 9. August, ankom til Libau 11. August. — Alice, Hansen, afg. fra Kbhvn. 8. August, best. til Grangemouth. — Ajax, Brorson, ankom til Wismar 9. August. — Bornholm, Petersen, ank. til Burntisland 11. August. — Rønne, Hintze, afg. fra Fraserbro 8. August, bestemt til Libau. — Nauta, Madsen, afg. fra Kiel, best. til Newcastle.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Flensborg 11. August, bestemt til Methil. — Thorvaldsen, Skjødt, ank. til London 10. August. — Ansgar, Larsen, ank. til Riga 7. August. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Cronstadt 11. August, best. til Gand. — Hamlet, Sommer, ankom til Cronstadt 6. August. — Helge, Matthiessen, ank. til Wasa 3. August.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Singapore 7. August. — Prins Valdemar, Berg, ank. til Bordeaux 7. August. — Anamba, Cortsen, ankom til Singapore 2. August.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom 5. August til Burntisland.

— Gæa, Knudsen, ankom 8. August til Kjøbenhavn. — Erindring, Hansen, ankom 11. August til Neufahrwasser.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Cronstadt 10. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, afgik fra Sundsvall 10. August. — N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Vejle 11. August. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Hudiksvall 10. August. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Cronstadt 8. August. — H. C. Andersen, Tilly, afg. fra Wiborg 7. August. — P. Willemoes, Pii, afgik fra Glasgow 7. August.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kbhvn. 11. August. — London, Bom, ankom til Methil 10. August. — Paris, Nielsen, ankom til Grangemouth 10. August.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Kiel 12. August, best. til Jacobstad. — Clara, Jensen, afgik fra Memel 8. August, best. til Grimsby. — Kai, Thomsen, ankom til Aarhus 9. August.

Egir. Erik, Steen, ank. til Neufahrwasser 6. August. — Svend, Bønnelycke, ankom til Burntisland 9. August.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Almeria 10. August, best. til Newcastle. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Wismar 10. August.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Doris Brodersen, Hansen, ankom til Hamburg 4. August fra London. — Valparaiso, Jørgensen, passeret Lizard 6. August fra Antwerpen til Port Natal. — Sophie, Svarrer, sejlet fra Rio Grande 8. Juli til Rio Janeiro. — Mary Jose, Brinck, sejlet fra Westport 7. August til Marshall Island. — Johanne, Thomsen, sejlet fra Westport 7. August til Micoke (Bismarcks Øer). — Thora, Thomsen, ankom til Macassar 4. August fra Amsterdam. — Aagot, Nørby sejlet fra Santos 18. Juli til Hamburg.

Fans. Sønderho. Merida, Jørgensen, afgik 31. Juli fra New York til Rio Grande. — Clara, Carstensen, afgik 22. Maj fra Puonta Arenos til Falmouth f. O. — Mary, Lydcn, ank. 6. August til Burntisland fra Falkenberg.

Rønne. Camtoos, Petersen, ankom til Sunderland 3. August. — John Hintze, Jensen, ankom til Karrebæksminde 4. August. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 5. August. — Herman Olsen, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 5. August. — Coureer, Jacobsen, ankom til Helsingør 5. August. — Hermod, Grønvald, ankom til Windau 5. August. — Ane Cathrine, Møller, ankom til Stolpemünde 5. August. — Freja, Bech, ankom til Sønderborg (Als) 6. August. — M. Christiansen, Bager, ankom til Granton 7. August. — Klara Maria, Kofoed, ankom til Kjøbenhavn 9. August.

Svendborg. Delos, Andersen, ankom til Charlestown 5. August. — Elise, Andreassen, ankom til St. Petersburg 4. August. — Pallesen, Jensen, ankom til Fowey 5. August. — Kruse, Larsen, ankom til Falkenberg 5. August. — Urda, Rasmussen, ankom til Folkestone 5. August. — Odin, Andersen, ankom til Husum 5. August. — Iris, Hansen, ankom til Charlestown 6. August. — Rasmus, Nielsen, ankom til Reykjavik 27. Juli. — Rota, Jørgensen, ankom til Plymouth 6. August. — Niels, Hansen, ankom til Berwick 6. August. — Kirstine, Dam, ankom til Granton 6. August. — Hansine, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Red 6. August. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Bogense 7. August. — Vera, Jensen, ankom til Hull 7. August. — Peter, Jørgensen, ankom til Aberdeen 7. August. — Valkyrien, Hansen, ankom til Blyth 7. August. — Adolphine, Rasmussen, ankom til Treguier 7. August. — Erik, Hoffmann, ankom til Grenock 9. August. — Martin, Rasmussen, ankom til Dysart 8. August. — Grethe, Hansen, ankom til Sunderland 8. August. — Doris, Hansen, ankom til St. Nazaire 8. August. — Laura, Petersen, ankom til Nexø 9. August. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Port Madock 8. August. — Christine, Nielsen, ankom til Guernsey 10. August. — Gefion, Fisker, ankom til Ramsgate 9. August. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til L'Orient 9. August. — Guldborg, Rasmussen, ankom til Dover 9. August. — Marie, Nielsen, ankom til Lübeck 11. August.

Ærø. Fri, Rasmussen, ankom 5. August til Fowey. — Dannebrog, Bager, ankom 5. August til Fowey. — Elna, Carlsen, ankom 23. Juli til Cassablanca (Marokko). — Hansigne, Clausen, ankom 4. August til Sunderland. — Kiana, Christensen, afgik 2. August fra L'Orient til Negerkalis. — Alberttha, Kromann, ankom 1. August til Dieppe. — Christian, Groth, ankom 25. Juli til Westmanøerne. — Diana, Hansen, afgik 29. Juli fra St. Ybes til Sundsvall. — Marie, Hansen, afgik 4. August fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Fædrenes Minde, Christensen, ankom 4. August til Holtenuau. — Skandia, Hay, ankom 5. August til Drogheda. — Immanuel, Schmidt, ankom 6. August til Kjøbenhavn. — Fuglen, Petersen, ankom 6. August til Åbo. — Thor, Kromann, passerede 3. August Dungeness. — C. C. Hørnung, Nielsen,

ankom 4. August til Kjøbenhavn paa Rejse fra Torfors til Portrieux. — Emilie, Hansen, ankom 5. August til Kbhvn. — Thyra, Jørgensen, afgik 5. August fra Kjøbenhavn til Præstø. — Ceres, Bager, passerede 6. August Hirtshals paa Rejse fra Dunkerque til Colberg. — De 3 Søstre, Mathiesen, ankom 4. August til Kjøbenhavn. — Rødkilde, Christensen, ankom 4. August til Kjøbenhavn. — Familien, Mortensen, ankom 5. August til Kjøbenhavn. — Eden, Petersen, ankom 6. August til Cowseilles. — Apollo, Albertsen, ankom 6. August til Danzig. — Thor, Kromann, pass. 7. August Cuxhafen paa Rejse fra Rio Hacka til Hamburg. — Freden, Boye, ankom 7. August til Kotka. — Fremad, Hansen, ankom 6. August til Langesund. — Skirner, Jepsen, ankom 6. August til Fowey. — Valkyrien, Haagensen, afgik 27. Juli fra Kouda (Hvidehavet) til Marlaix. — Argo, Steen, ankom 5. August til Kjøbenhavn paa Rejse fra Lysekil til Neufahrwasser. — Theodor, Andersen, afgik 5. August fra Kjøbenhavn til Marstal. — Ellen, Svenstrup, ankom 5. August til Gøteborg. — Ingolf, Nymann, ankom 8. August til Sunderland. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 8. August til Hernesand. — Caroline, Eschen, ankom 8. August til Sundsvall. — Salvador, Fabricius, afgik 25. Juli fra Saffi. — Juliane, Christensen, ankom 7. August til Frederikstad. — Alf, Rasmussen, ankom 7. August til Kjøbenhavn paa Rejse fra Dunkerque til Colberg. — Caroline Kock, Hansen, afgik 26. Juli fra Archangel til Great Yarmouth. — Ellen, Hansen, ankom 6. August til Kjøbenhavn. — Rødkilde, Christensen, afgik 6. August fra Kbhvn. til Nykjøbing p. S. — Thor, Kromann, ankom 8. August til Hamburg. — Arial, Andersen, ankom 7. August til Dieppe. — Frederik & Ane, Andersen, ankom 8. August til Sundsvall. — Amor, Rasmussen, ankom 7. August til Sletten paa Rejse fra Sundsvall til Paludden. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 9. August til Kalmar. — Hjalmar, Rosenbeck, ankom 8. August til Mandal. — Ydun, Christensen, ankom 8. August til Kjøbenhavn. — Hydra, Albertsen, 5. August, sejlferdig i Northmaling til L'Orient. — Baltic, Christensen, ank. 9. August til Kjøbenhavn. — Norden, Rasmussen, ankom 9. August til Charlestown. — Hekla, Jørgensen, ankom 9. August til Benodet. — Marie, Boye, ank. 10. August til Rønne. — Prøven, Schmidt, ank. 11. August til Little Hampton. — Hebe, Clausen, 31. Juli sejlferdig i Isaffjord (Island) bestemt til Stornoway f. O. — Paket, Friis, afg. 9. August fra Kjøbenhavn til Marstal. — M. Hay, Petersen, ankom 12. August til Gefle. — Ruth, Eriksen, afgik 5. August fra Setubal til Sundsvall. — Cura, Christensen, ank. 9. August til Kjøbenhavn. — Vera, Hansen, ankom 8. August paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Umeå til L'Orient. — Christian, Drejø, ankom 8. August paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Aarhus til Aberdeen.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ankom 11. August til Gøteborg fra Rendsburg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstanden i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland

Sundet. Helsingør. Tidssignalet og Vindsignalet ved Helsingør Havn gives ikke i den nærmeste Uge paa Grund af Eftersyn.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bottniske Bugt. Holmögadd SV. En 25 Fods Grund, Vegas Grund, er funden SV. for Holmögadd. 63° 31' 48" N. Br. 20° 27' 38" Ø. Lgd.

Tyskland. Dievenow. Galeasen „Martha“ er sunken i 6 Fv. Vand 4 Kml. uden for Dievenow Munding, fra Dievenow Kirke i N. 51° V. og fra Misdroy Kirke i N. 39° Ø. Masterne ere over Vandet. En Vragtønde med Cylindere ligger ved Vraget. 54° 4' 40" N. Br. 14° 40' 0" Ø. Lgd.

Kattegat og Skagerrak.

Vrag i Kattegat. Føreren af Dampskibet „Julius Holmblad“ signalerer den 11te August 1902 til Skagen: „Passeret flydende Vrag. 57° 57' N. Br. 11° 54' Ø. Lgd.“ Bredden skal sandsynligvis være 56° 57'.

Norge. Tjøme Ø. Rysseesund. I Rysseesund, Ø. for Gaarden Viae, er funden en 2 Fods Bo, 1/2 Kbl. NV. for Jernstangen paa 3 Fods Boen. 59° 5' 8" N. Br. 10° 25' 38" Ø. Lgd.

Langø NØ. Tønsberg. NØ. for Langø er funden en 17 Fods Grund. 59° 10' 16" N. Br. 10° 20' 58" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Skumsø S. 1 Hegø Fyrlampe Ø-lige hvide Lysvinkel er fundet en lille 17 Fods Grund, 1 Kbl. SØ. t. S. 1/2 S. fra Skumsø S.-Pynt. Mellem den og Landet er der 5 Fv., paa de andre Sider er der dybt Vand. 61° 23' 12" N. Br. 4° 56' 23" Ø. Lgd.

Fra 15de August 1902 lyser Stamsund Fyr, Lofoten, saaledes: Hvidt fra N. 85° V., fri S. om Vestværet, til S. 7° Ø., fri Ø. om Hagbaren, grønt derfra gennem S. til S. 18° V., fri V. om Brusen, hvidt derfra til S. 25° V., fri Ø. om Stabben, rødt derfra til S. 87° V., fri N. om Nordre Joeskjær, hvidt derfra gennem V. til N. 65° V. Mod SV. og V. skjules Fyret delvis af Joerne.

Den 15de August tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

Kokodden Fyrlampe, Hitterøssund. Lyset er rødt fra N. 62° Ø. gennem Ø. til S. 80° Ø., fri N. om Grunden ved Engelsholmen, grønt derfra gennem S. til S. 3° V., fri V. om Katterauskjærene, hvidt derfra til S. 13° V., fri Ø. om Lange-strandskjærene og Klubben, rødt derfra til S. 45° V., hvidt derfra gennem V. til N. 71° V. Flammens Højde: 21 Fod. Hvidt Fyrhus. 58° 14' 0" N. Br. 6° 39' 15" Ø. Lgd.

Risholmsund Fyrlampe er flyttet til Risholmboen. Lyset er rødt fra S. 43° V. til S. 75° V., fri N. om Grunden ved Engelsholmen, hvidt derfra gennem V. til N. 85° V., hvidt fra N. 76° Ø., fri N. om Boen ved N.-Spidsen af Andabelø og Aaleskjærgrund, til N. 68° Ø., fri S. om Østre Risholmboe, grønt derfra til N. 36° Ø. Flammens Højde: 13 Fod. Hvidt Fyrhus. 58° 13' 55" N. Br. 6° 40' 15" Ø. Lgd.

Haasund Fyrlampe. Flækkefjorden, viser hvidt Lys fra S. 23° Ø., fri Ø. om Bolshuslandet, Stampen og Rødholmerne til S. 32° Ø., fri V. om Stavndalsflu, rødt derfra til S. 55° Ø., rødt fra N. 35° Ø. gennem N. til N. 4° V., fri V. om Kjæ og Torsø og fri Ø. om Fjeldsaaholmen, hvidt derfra til N. 12° V. Flammens Højde: 15 Fod. Hvidt Fyrhus. 58° 15' 20" N. Br. 6° 39' 45" Ø. Lgd.

Fjeldbergsund Fyrlampe viser hvidt Lys fra S. 29° Ø., klos til Ramsedklubben, til S. 43° Ø., fri V. om Kirkeflu og Tønholmerne, rødt derfra til Ø., hvidt fra N. 4° Ø. gennem N. til N. 15° V., fri Ø. om Karteidskjærene, rødt derfra til N. 31° V. Flammens Højde: 22 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 43' 50" N. Br. 5° 43' 0" Ø. Lgd.

Skorpen Fyrlampe paa Skorpegavlen viser hvidt Lys fra N. 41° Ø. gennem N. til N. 19° V., fri Ø. om Terøen, rødt derfra til N. 28° V., fri V. om Alholmen og Hammerhaugfluerne, hvidt derfra til N. 49° V., fri N. om Fjærefluen, grønt derfra til N. 52° V., fri S. om Fjærefluen, hvidt derfra gennem V. til S. 38° V., fri V. om Herøen og Aasgautskjærene, hvidt mod Herøund fra S. 13° V. gennem S. til S. 64° Ø. Flammens Højde: 70 Fod. Hvidt Fyrhus. 59° 56' 0" N. Br. 5° 48' 0" Ø. Lgd.

Lionestangen (Vikingnes) Fyrlampe viser hvidt Lys fra N. 28° Ø., klos til det V.-lige Land, gennem Ø. og S. til S. 57° V. Flammens Højde: 15 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 14' 30" N. Br. 6° 10' 0" Ø. Lgd.

Loksund Søndre Fyrlampe, paa Maageknappen, viser rødt Lys fra N. gennem V. og S. til S. 6° Ø., fri Ø. om Tittelvigflu og Sandø, hvidt derfra til S. 10° Ø., fri V. om Hammerhaugfluerne, grønt derfra til S. 25° Ø. Flammens Højde: 33 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 2' 20" N. Br. 5° 43' 0" Ø. Lgd.

Loksund Nordre Fyrlampe, paa Vesle Forva, viser hvidt Lys fra N. 5° V., fri Ø. om Korsnes, gennem N. til N. 8° Ø., fri V. om Hjartnes, rødt derfra gennem Ø. og S. til S. 16° V. Flammens Højde: 18 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 3' 10" N. Br. 5° 42' 45" Ø. Lgd.

Malkenes Fyrlampe viser hvidt Lys fra N. 82° V., til Land ved Hestekaut og fri N. om Fluøen, gennem N. og Ø. til S. 63° Ø., fri N. om Korsnes. Flammens Højde: 17 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 4' 45" N. Br. 5° 41' 35" Ø. Lgd.

Hegernes Fyrlampe, paa Hegermølen, Herløfjord, viser hvidt Lys fra N. 66° V., fri N. om Abedissenes, gennem N. og Ø. til S. 63° Ø., fri N. om Signalnes. Flammens Højde: 53 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 31' 25" N. Br. 5° 5' 55" Ø. Lgd.

Joneholmen Fyrlampe, Heltefjord, viser hvidt Lys fra S. 26° Ø., fri Ø. om Vikenes (Benaasen) til S. 33° Ø., fri V. om Kåseflu og Ramse, rødt derfra gennem Ø. og N. til N. 8° V., fri V. om Midtfjordboen, hvidt derfra til N. 19° V., fri Ø. om Alvoen og de Ø. for den liggende Grunde. Flammens Højde: 41 Fod. Hvidt Fyrhus. 60° 31' 10" N. Br. 4° 56' 35" Ø. Lgd.

Brændetid for de tre førstnævnte Fyrlamper: hele Aaret, for de otte sidstnævnte: 15de Juli—15de Maj.

Tyskland. Elben. Abbenfeth. Da Farvandet over for Abbenfeth har forandret sig, er sort Spidstønde 5/6 flyttet og ligger i 14 Fod Vand paa 53° 40' N. Br. 9° 30' Ø. Lgd.

Weser. Bremen—Nordenham. Da Farvandet mellem Bremen og Nordenham forandrer sig, flyttes Afmærkningen hyppigt, saa at man ikke kan stole paa at den er overensstemmende med Kortene.

Baltrum. Omtrent midt paa Baltrum er til Brug ved Opmaaling rejst en 32 Fod høj Stang med firkantet Topbetegnelse. 53° 44' 3" N. Br. 7° 23' 50" Ø. Lgd.

Holland. Zeegat van Terschelling. Thomas Smitgat. I Thomas Smitgat er Spidstønde Nr. 3 inddragen. Spidstønde Nr. 4 med Kors har nu Nr. 3.

Zuiderzee. Slijk. Oude Hoornsche Gat. I Oude Hoornsche Gat er Spidstønderne Nr. 3—6 og Stumptønderne Nr. 2—7 inddragne. Numrene paa den rød og sort vandret sribede Kugletønde Nr. 1 med Diamant og den rød og sort lodret sribede Kugletønde Nr. 7 med Kors ere udgaaede. Den sidstnævnte Tønde ligger i 9 Fod Vand. 52° 39' 10" N. Br. 5° 17' 12" Ø. Lgd. I Slijk udlægges en Stumptønde Nr. 5.

Texel Red. Harssens. Fra 19de—25de August 1902 foretages Skydeøvelser fra Fort Harssens i indtil 7,000 Alens Afstand fra Fortet. Naar der skydes, hejses rødt Flag og et Signalflag, der angiver Retningen, hvori der skydes, paa Fortet, og Dampere ligge ude for at give Vejledning og Hjælp. Et hvidt Flag betyder N., et hvidt og sort NØ., og et sort Flag Ø.

IJmuiden. I IJmuiden Havn og i Løbet til den nye Sluse er Dybden nu 27⁷/₈ Fod, dagligt Lavvande, hvilket er Udgangspunkt for Vandstands-Signalerne. Middelflodhøjden er 5¹/₈ Fod. Den nye Sluse er 79⁷/₈ Fod bred og paa Tærskelen er der 29³/₈ Fod, daglig Lavvand. Den gamle Sluse er 57¹/₈ Fod bred, med 22³/₈ Fod Vand paa Tærskelen.

Hellegat. Fra 19de—23de August 1902 foretages Skydeøvelser fra Fort De Ruyter og Prins Frederik. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Forterne og Dampere ligge ude for at give Vejledning og Hjælp.

Schelde. Engelsche Vaarwater. Stumptønde Nr. 2 i Engelsche Vaarwater er flyttet og ligger nu i 19 Fod Vand, paa 51° 35' 18" N. Br. 3° 54' 21" Ø. Lgd.

Frankrig. Fyrskibet ved Sandettie. Fra Fyrskibet, „Sandettie“ skal gives Taagesignal med Sirene, der giver Tre-Stød afvekslende med Et-Stød saaledes: Stød 3/2 S., Pause 3 S., Stød 3/2 S., Pause 3 S., Stød 3/2 S., Pause 80 S., Stød 3/2 S., Pause 80 S.; hele Perioden 180 S.

I 1902 ombyttes Fyrskibet „Snouw“ med et 64 Fod langt, 19 Fod bredt, nyt Fyrskib. Det er sort og rødt vandret sribet, og har en Mast, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Lysøvnene 12 Kml. Der er ikke Vagt ved Fyret. 51° 3' 32" N. Br. 2° 12' 45" Ø. Lgd.

England. Lowestofte Red. Den rød og hvid vandret sribede Lystønde, der viser hvidt Fyr med Formærkelser og til Forsøg var udlagt tværs af Lowestoftness, er nu permanent. 52° 29' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Héaux de Bréhat. I 1902 skal Héaux de Bréhat Fyr istandsættes, hvorfra det slukkes, og et midlertidigt hvidt, fast Fyr tændes paa Fyrtaarnets Galleri. Det lyser fra S. 72° V. gennem V., N. og Ø. til S. 50° Ø. Synsviddens: 13 Kml.

England. Dover. Ved Dover er et nyt Fyrskib udlagt i Stedet for det sunken. Det viser samme Fyr og giver samme Taagesignaler som det til tidligere og ligger nu ligesom dette 6 Kbl. S. 84° Ø. fra Taarnet paa Admiralty Pier. Skibsførere advares atter alvorligt mod at gaa mellem Fyrskibet og Forlængelsen af Admiralty Pier. 51° 6' N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

England V.-Kyst. Cardigan Bay. St. Tudwalls. Vraget af Skonnerten „Llandulas“ paa St. Tudwalls Red er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Irland S.-Kyst. Ballycotton. Ballycotton Fyrtaarn vil blive malet helt sort for bedre at skelne det fra Capel Islands hvide Taarn. 51° 49' N. Br. 7° 59' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Molène. Grand Crom. Paa Grand Crom er opført en rød Baake med Kegle, 13 Fod høj over Højvande. 48° 23' 30" N. Br. 4° 53' 15" V. Lgd.

Men Briant. En rød Baake med Kegle, 13 Fod over Højvande, er opført paa Men Briant. 48° 23' 11" N. Br. 4° 55' 59" V. Lgd.

Portugal V.-Kyst. Ancora. Ved den lille Havn Ancora er tændt til Vejledning for Fiskerne to grønne, faste Fyr. Flammens Højde: 22 og 13 Fod. Synsviddens: 2 Kml.

Afrika V.-Kyst. Portugisisk Guinea. Canal Cayo. Fyrskibet „Rio Ave“ er sunket. Et Fartøj, mærket P, der viser en hvid Lanterne, ligger ved Stedet, og Lodser findes ombord i Fartøjet.

Azorerne. Faial. Horta. Ud for Horta er er Spidstønden der afmærkede S.-Grænsen for Telegrafkablerne forsvunden. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Fyr-**

skibet „Boston“ Nr. 54 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 58 inddraget.

New York. Long Island. Northport Bay. En sort Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr i 5 Sekunder, Mørke i 5 Sekunder, er i 13 Fod Vand udlagt tæt ved West Beach Flats Tønde, fra Winkle Point i S. 39° V. og fra NØ-Kant af Lloyd Neck i S. 46° Ø.

Cay Francés Ankerplads. Ved Cay Francés Ankerplads er udlagt:

En sort Stumptønde Nr. 1 i 4 Fv. Vand ved Kanten af Grunden $\frac{2}{3}$ Kml. S. 76° V. fra Cay Francés Fyr. En sort Stumptønde Nr. 3 i 4 Fv. Vand $\frac{1}{2}$ Kml. S. 36° Ø. fra Nr. 1. En sort Stumptønde Nr. 5 i 4 Fv. Vand $\frac{1}{2}$ Kml. S. 64° Ø. fra Nr. 3. En sort Tønde i 15 Fod Vand, $\frac{3}{4}$ Kml. N. 87° Ø. fra Nr. 5.

Nuevitas. Ved Nuevitas ere følgende Tønder udlagte:

En sort Stumptønde Nr. 1 i 13 Fod Vand paa Middle Ground ud for Point Pitirre. Tre røde Spidstønder, Nr. 2 i 20 Fod Vand, skal tages klos, Nr. 4 i 18 Fod og Nr. 6 i 12 Fod Vand ved Styrbords Side af Løbet. Tre sorte Tønder, Nr. 3 i 31 Fod., Nr. 5 og Nr. 6 i 18 Fod Vand ved Bagbord Side af Løbet. To røde Tønder Nr. 8 og 10 i 18 Fod Vand ved Spidserne af Grunden ved Styrbord Side af Løbet, og en rød Spidstønde Nr. 10 i 15 Fod Vand ved Grunden ved Styrbords Side af Løbet, som gaar til Bago Ankerplads. En rød Tønde Nr. 14 i 12 Fod Vand ved Grunden ud for Guincho Point. En sort Tønde Nr. 9 i 12 Fod Vand ud for Guincho Point. Imellem Tønderne kan man holde 15 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Puerto Padre. I Puerto Padre er følgende Tønder udlagte:

En sort Spirtønde i 18 Fod Vand ved N.-Enden af Grunden $\frac{1}{4}$ Kml. N. 57° Ø. fra Desgraciado Point. En rød Spirtønde i 17 Fod Vand ved N.-Enden af Grunden $\frac{1}{4}$ Kml. N. 23 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Desgraciado Point. Midt imellem Tønderne er der 23 Fod Vand. En rød Spirtønde i 19 Fod Vand $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 78° Ø. fra Desgraciado Point. En sort Spirtønde i 19 Fod Vand, $\frac{1}{8}$ Kml. S. 44° Ø. fra samme Pynt. Man skal holde mellem disse to Tønder og staa midt ind i Floden.

Gibara. Ved Gibara ere følgende Tønder udlagte:

En rød Spidstønde i 17 Fod Vand tæt ved San Fernando Point. En rød Spidstønde i 12 Fod Vand ved Grunden tæt ved den gamle Pier. Med 12 Fods Dybgaende skal man gaa 100 Alen uden om denne Tønde. En sort Stumptønde i 17 Fod Vand $\frac{1}{4}$ Kml. N. 88 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Fyret.

Banes og Tanamo. I Port Banes er udlagt: En rød Spidstønde i 15 Fod Vand paa Grunden ud for Rayo Point. En vandret sribet Tønde i 13 Fod Vand paa den lille Grund $\frac{1}{2}$ Kml. S. 35° V. fra Rayo Point. En vandret sribet Tønde i 10 Fod Vand paa Grunden $\frac{2}{3}$ Kml. N. 55° V. fra Iguana Cay. En vandret sribet Tønde i 16 Fod Vand, 1 Kml. S. 57° V. fra Iguana Cay. En sort Spirtønde i 29 Fod Vand paa Grunden N. 23 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Mano Pilon Point.

I Port Tanamo er udlagt en rød Spidstønde i 3 Fv. Vand ved Styrbord Side af Indløbet og lige over for denne en sort Tønde, mellem hvilke man skal holde ind paa Kurs lidt Ø. for S.

Cuba S.-Kyst. Port Casilda. Ved Port Casilda er den sorte Spirtønde ved Mulata Reef ombyttet med en sort Stumptønde. En rød Spidstønde er i 3 Fv. Vand udlagt ved Cabezos Shoal om Styrbord af det dybe Løb.

Ensenada de Mora. I Ensenada de Mora ligger en lodret sribet Spidstønde i 3 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, som holdes om Styrbord for Indgaaende, og en sort Spirtønde i 4 Fv. Vand ved NV.-Pynten af Cayen. Man skal holde Tønden klos om Bagbord for Indgaaende.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Apalachicola Bay. West Pass. I West Pass ere følgende Tønder inddragne: Flag Island Knoll sorte Stumptønde Nr. 1, 5 $\frac{1}{16}$ Kml. N. 72° V. fra Cape St. George Fyr, og den røde Spidstønde Nr. 2, 1 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 17° Ø. fra Cape St. George Fyr.

Cuba N.-Kyst. Port Matanzas. I Port Matanzas ligger følgende Tønder: En rød Spidstønde i 10 Fod Vand ved Styrbord Side af Indløbet til den gravede Rende, 3 Kbl. N. 81 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Enden af Regeringens Værft. En rød og sort vandret sribet Stumptønde i 10 Fod Vand, 2 Kbl. S. 86° Ø. fra Enden af Regeringens Værft. Den skal holdes om Bagbord, naar man gaar til Værftet, om Styrbord, naar man gaar til San Juan River. En rød Spidstønde i 10 Fod Vand ved Bøjningen af Løbet ind i San Juan River. Man skal holde tæt til Tønderne.

Port Mariel. I Port Mariel ligger følgende Tønder: En sort Spirtønde Nr. 1 i 4 $\frac{1}{4}$ Fv. Vand, ved Spidsen af Revet, $\frac{3}{4}$ Kml. N. 30° V. fra Fortet paa Punta Cerro del Morillo. En rød Spidstønde Nr. 2 i 4 Fv. Vand ved Spidsen af Revet, $\frac{1}{2}$ Kml. S. 4° V. fra Tønde Nr. 1. En sort Spirtønde Nr. 1 i 5 Fv. Vand, ved Spidsen af Revet, $\frac{1}{4}$ Kml. S. 4° V. fra Tønde Nr. 2. En rød Spidstønde Nr. 4 i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand ved Ø.-Kant af Grunden om Styrbord i Bugten. En rød Spidstønde Nr. 6 i 4 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand ved Spidsen af Grunden ud for Punta de Mangles. Man skal holde klos til Tønderne.

Cardenas. I Port of Cardenas ligger følgende Tønder: En sort og rød vandret sribet Tønde i 3 Fv. Vand paa Grunden midt imellem Piedras Cay og Mono Cay, 1 Kml. S. 37 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Mono Cay. Man skal gaa 1 Kbl. uden om Tønden. En rød Spidstønde i 4 Fv. paa Spidsen af Grunden ud for Piedras Cay, fra Piedras Cay Fyr i S. 75 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Man skal holde Tønden $\frac{1}{2}$ Kbl. om Styrbord for Indgaaende. En rød Spidstønde ved Grunden 1 Kml. S. 42° Ø. fra Piedras Cay Fyr. En sort Stumptønde i 3 Fv. Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 19° V. fra Romero Cay. En rød Spidstønde i 19 Fod Vand, 1 $\frac{1}{4}$ Kml. S. 86 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Molas Point. Ved denne Tønde skal man dreje for at staa over Bugten. En rød Spidstønde i 4 Fv. Vand paa N.-Kanten af Palas Bank, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 42 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Mono Cay. Der er 12 Fod Vand tæt inden for denne Tønde, der for Ø-gaaende skal holdes om Styrbord, for V-gaaende om Bagbord. Til Uddybningen er fuldført, ligger der kun de anførte Tønder.

Sagua la Grande. (Port Isabella). I Sagua la Grande er Afmærkningen saaledes:

En sort Stumptønde Nr. 1 i 18 Fod Vand paa V.-Enden af Marilanos Bank. Stumptønden paa V.-Kant af Medano Bank er sort og har Nr. 3. Den ligger i 18 Fod Vand, 1 Kml. S. 2° V. fra Nr. 1. Stumptønden paa V.-Enden af Inner Canete Bank er sort og har Nr. 5. Den ligger i 16 Fod Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 25° V. fra den røde Tønde Nr. 4. Spidstønden paa Ø.-Kant af Pradero Reefs er rød og har Nr. 2. Den ligger i 17 Fod Vand, fra Lods-Stationen paa Christo Cay Ø-Ende 1 Kml. N. 70° Ø. Spidstønden paa Spidsen af Grunden ved Løbets V.-Kant, c. S. 47° V. fra Nr. 3, er rød og har Nr. 4. Den ligger i 17 Fod Vand.

En rød Tønde Nr. 6 ligger i 17 Fod Vand ved 14 Fods Grunden $\frac{1}{2}$ Kml. S. 36° V. fra Nr. 5.

East River. North Brother Island. En sort Spirtønde Nr. 3 A er i 15 Fod Vand udlagt ved N.-Siden af Grunden ud for North Brother Island, fra Rikers Island Pælefyr i N. 62° V. og fra Lawrence Point Pælefyr i N. 19° Ø.

Maryland. Upper Potomac River. Kettle Bottom Shoals. En sort og hvid lodret sribet Klokke tønde er i 25 Fod Vand udlagt ud for Bluff Point i Stedet for Tenth Mid-Channel Tønde, som er inddragen, ved den øvre Ende af den gravede Rende over Kettle Bottom Shoals, fra Cobb Point Bar Fyr i N. 71 $\frac{1}{2}$ ° V. og fra Lower Cedar Point Fyr i S. 21° Ø.

South Carolina. Fyrskipet „Martins Industry“ Nr. 53 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskip Nr. 29 inddraget.

Cape Romain Shoal. Den rød og sort vandret sribede Stumptønde $\frac{1}{4}$ Kml. uden for Cape Romain ydre Brænderinger er ombyttet med en sort Fløjstønde, mærket „CR“. Den sort og hvid lodret sribede Spidstønde ved det Ø-lige Indløb til The Slue Channel over Cape Romain Shoal er ombyttet med en sort og hvid lodret sribet Klokke tønde.

Florida. Hawk Channel. East Turtle Shoal og East Washerwoman Shoal. East Turtle Shoal hvide, faste Baakefyr, 11 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 58° Ø. fra Sombrero Key Fyr, er atter tændt. East Washerwoman Shoal hvide, faste Baakefyr, 3 Kml. N. 41° Ø. Sombrero Key Fyr, er atter tændt.

Key West Harbor. Northwest Channel. Middle Ground. En trekantet, 30 Fod høj Baake, hvid foroven, sort forneden, er i 14 Fod Vand opført paa SV.-Siden af Middle Ground, 2 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 56° V. fra Key West Fyr og i N. 19° Ø. fra Sand Key Fyr.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Valparaiso. Ved Valparaiso er paa det nye Molehoved, Muella de la Armada, tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 18 Fod. Synsviddens: 5 Kml. Fyrypæl af Træ. 33° 2' S. Br. 71° 38 $\frac{1}{2}$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Rhone Munding. Vraget af „Kléber“ ligger i 13 Fod Vand, 3 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 31° Ø. fra Fyret paa S.-Dæmningen ved Canal Saint Louis. 3 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 36° Ø. fra samme Fyr er fundet 7 Fv., hvor Kortet angiver 10 $\frac{2}{3}$ Fv.

Villefranche. I Slutningen af 1902 forandres det grønne faste Fyr paa Molen ved Inderhavnen i Villefranche til et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 6 Kml. Det røde, faste Fyr paa Terrasse de la Santé flyttes til Yderenden af Molen de la Santé. Flammens Højde: 32 Fod. 43° 42' 10" N. Br. 7° 18' 50" Ø. Lgd.

Monaco. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Fyr er udlagt c. 1 Kbl. N. for Pynten ved Fort Antoine, Indløbet til Monaco Bugt, ved Yderenden af Molen, som er under Bygning. 43° 44' 8" N. Br. 7° 25' 43" Ø. Lgd.

Østerrig-Ungarn. Parenzo. Bau. Paa Grunden Bau, ved Indløbet til Parenzo Havn, optøres et Fyrtaarn, hvorfra skal vises et permanent Fyr.

Rusland. Tendra. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Tendra er ombyttet med et rødt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 35 Fod. Synsviddens: 7 Kml. for det hvide,

6 Kml. for det røde Lys. 28 Fods Grænsen i Tendra Bugt er afmærket med tolv Prikker.

Algier. Collo. Det røde, faste Fyr paa SV.-Hjørnet af Kajen ved Collo Havn er ombyttet med et hvidt, fast Fyr.

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

Forindlen. Pamban S. Chuttram. Den 1ste September 1902 tændes tæt ved Chuttram et hvidt, fast Fyr. Det vises fra en Mast. 9° 12' N. Br. 79° 22' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea V.-Kyst. Sir James Hall Øer. I Nærheden af Sir James Hall Øer ere følgende Grunde fundne:

En 4 1/2 Fv. Sandgrund 3 1/2 Kml. N. 67° Ø. fra Peng Yong Do. NV.-Ende. 38° 0' N. Br. 124° 41' Ø. Lgd. En 4 3/4 Fv. Sandgrund ligger 6 Kbl. N. 64° V. fra denne.

En 3 3/4 Fv. Sandgrund 1, Kml. S. 26° Ø. fra Kulin Do. V.-Ende. 37° 54' N. Br. 124° 58' Ø. Lgd.

En 2 1/4 Fv. Plade 2 3/4 Kml. S. 77° V. fra S.-Enden af Erha Do. 37° 44' N. Br. 125° 10' Ø. Lgd.

I Nærheden af Suni Do og Rooper Harbour er fundet flere Grunde, der er aflagte i et nyt Kort Nr. 1258, der udkommer.

Japan. Pescadores. Mokuto Kazu. Paa Mokuto Kazu skulde den 15de Juni 1902 tændes et hvidt Blinkfy, der hver 20 Sekunder viser Et-Blink. Det lyser fra S. 29° V. gennem V., N. og Ø. til S. 31° Ø. Flammens Højde: 154 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Sort og hvid vandret stribet, 127 Fod høj Jernbaake. 23° 45' 35" N. Br. 119° 35' 40" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Ægypten er erklæret for smittet af Kolera. Rusland. — I Odessa forefaldne 4 Sygdomstilfælde mistænkes for at være Pest. Der udstedes dog stadig rent Sundhedspas for udgaende Skibe.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Hedjaz er hævet. Skibe fra Odessa underkastes 5 Dages Karantæne i Sinope eller Monastir. Skibe fra Ægypten erholde først 21 Dage efter deres Ankomst Tilladelse til at løbe ind i Havnen.

Ægypten. — I Alexandria er der forefaldet 5 Tilfælde af Kolera.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Aug. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	89 1/2 3/4—90	89 3/4	90
Danmark		68	69
Norden		97 1/2	99
Kjøbenhavn		84 1/2	84 3/4
Carl	40 39 3/4	39 3/4	40
Dannebrog		83	83 1/2
Skjold		53 1/4	54
Urania		37	38 1/2
Union		90	90 1/2
Dampsk. af 1896		84 1/2	86
Østasiatiske		99	99 1/2
Østersøen		99	100 1/2
Nordsøen		38	50
Torm		—	—
Vesterhavet		102	107
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 foren. Dampsk.		—	—
5 1/2 — — — — —		—	—
5 1/2 Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 1/2 Stats amort.		—	—
3 1/2 uopsig. Stats		99 1/2	101
3 1/2 Husejer Kreditk.		87 3/4	88 1/2
3 1/2 Kbhvns Kreditf.		90	91
4 1/2 — — — 2. Serie ..		94 3/4	95
4 1/2 — — — 1. — ..		98	100
3 1/2 Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 1/2	91 1/2
3 1/2 — — — 6 — konv.		90 1/2	91 1/2
3 1/2 Landkreditk. 3 —		90 3/4	92 3/4
Aktier.			
Nationalbank		145 1/2	147
Privatbank	120 1/4	120 1/4	120 1/2
Landmandsbank		117 3/4	118
Handelsbank		120 1/2	121
Grundejerbank		105 3/4	107 1/2
Burm. & Wain	86 1/4 85 3/4	86 1/4	86 1/2
Helsingørs Jærnsk.		92	95
Sukkerfabr.	107 — 3/4	107 3/4	108
Bryggeri Aktier		108 1/4	108 1/2

Vekselkurser d. 12. Aug. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.21	18.18
Paris	72.45	—
Amsterdam	150.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 12. Aug. 1902.

Russiske Noter	216.25
4 1/2 Russiske Consols	101.90
3 1/2 10 1/2 — Boden Kredit	—
5 1/2 Mexikanske 1899	101.20
5 1/2 Rumænske Stats	97.30
4 1/2 — — 1890	85.00

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

„Kjøbenhavn“ 12,000, „Skjold“ 20,000, „Danmark“ 8,000, „Carl“ 18,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.



Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.
L. MICHÉLSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

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

Største Forretning
i udenlandsk
**Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.**
Kulørte Lampions og Lys-Ballonner.
Julius Berthelsen,
Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

Joh. Føn's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

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

Oljetøj,
bedst og billigst i
Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankrø, Kæder etc.

W. B. Dick & Co.
(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af
Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt
Patentfarver for Skibsbunde.
Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.
Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:
ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

PRIMA BUNKER-KUL.
BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.
Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

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

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

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.
Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenstræ m. m.

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

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigst og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Skibsbød-Bageri.
Dyngarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

Aalborg
Brøndums **Akvavitter.**

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —
er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.
Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.
Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågin“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

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

København—Stockholm og Mellemstationer.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

TRAVLERSELSKABET „NORDEN“

anbefaler til Skibsproviantering:

Stegte Fiskekottetter

i Daaser paa 4, 8 & 16 Pd.

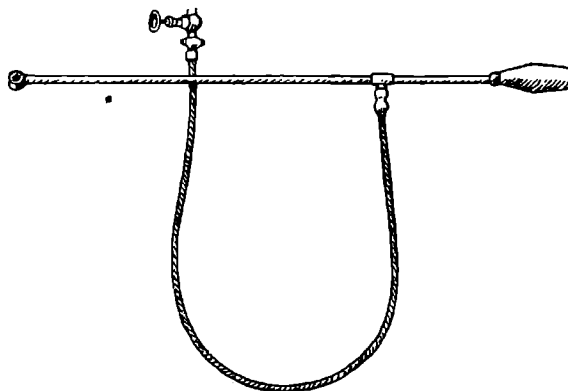
Billig — sund — nærende.

Leverandør til Norddeutsche Lloyds, Hamborg, Amerika, Hansa, White Star, Dominion, Ingermann Linjen m. fl.

Faas hos D'hr. Skibsprovianteringshandlere.

Repræsentant for Danmark:

BR. WOLFF & ARVÉ, Havnegade 7. Telf. 206.



Nyt!!!

DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

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.

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 1554 & 359.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavngade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

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

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.

Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Skib til Salg.

Til Salg er en smuk Lodskutter eller Yacht, bygget af Eg med Metal-Bolte og af følgende Dimensioner:

Længde omtrent 50' med 14' 3" x 9'. Kutteren, som fornyligt er dokket og repareret og er i udmærket Stand, har Jærballast og stort Inventar, er en Hurtigsejler og udmærket Seskib. Med dens elegante Bekvemmeligheder egner den sig særlig for Lystsejlad, til Lodskutter eller til Fiskeri.

Ligeledes er til Salg nogle faa gode Fiskesmakker (Sejl) paa 40 à 70 Reg. Tons.

Angaaende laveste Pris og andre Oplysninger henvende man sig til

**W. A. Massey & Co.,
Hull.**

Telegramadr.: Massey, Hull.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

'Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

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

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

H. Steensen^s
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der oprævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 14. August 1902. — Vor Navigationsundervisning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Sammenstødet paa Elben. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

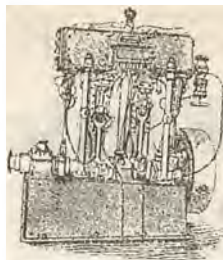
ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.). Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigst

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra **Jyllands Motorforretning** i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.
 600 Anbefalinger foreligger.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Telefon 2168.

FR. O. JØRGENSEN,

Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.
 St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatu**r for **Gas Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse. Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 34.

Kjøbenhavn, Torsdag den 21. Avgust 1902.

9. Aarg.



Preiser.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.

Kompas justeres.

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.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres at
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 58, Kjøbenhavn.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

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

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

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

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

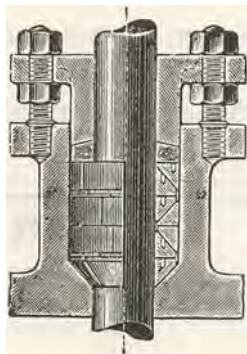
Preisler, Kjøbmagerg. 13.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebæsser.

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

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Th. Simonsens Eff.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrer Skibrestavtørere.

Filial:
St. Strandtræde 43.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de
fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger,
»Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det
bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køje-
madratser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede
med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke
raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Aalborg Brøndums Akvavitter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Aalborg, og posttrykt selve Om-
slagepapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

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

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Kjøbenhavn, d. 21. August 1902.

Man hører stadig Klager over, at Skibsfarten savner Repræsentanter i Rigsdagen, og disse Klager, der nu har været fremsatte i en Aarrække, er berettigede. Vel bør Rigsdagsmændene ikke være Repræsentanter for særlige Interesser, men ene for Samfundsinteresser; men dette udelukker ikke, at det for de forskellige Næringsveje har stor Betydning at se sig repræsenterede i de politiske Partier indenfor Rigsdagen og tilføre disse den Forstaaelse af de enkelte Næringsvejes Forhold, der er nødvendig ved Behandlingen af de Sager, der vedrører dem. Ogsaa de politiske Partier er interesserede heri: Hvorledes skulde man vel tænke sig en fyldestgørende Behandling f. Eks. af de mange Forslag vedrørende Landbruget, der stedse foreligger Rigsdagen, uden at Landbruget var fyldigt repræsenteret i denne. Det samme er Tilfældet med Skibsfarten og de øvrige af vort Lands betydeligere Næringsveje; de politiske Partier maa nødvendigvis være interesserede i, indenfor deres Rammer at skabe en saa fyldig Repræsentation for Landets Næringsliv som muligt; det vil fremme Lovgivningsarbejdet og det vil, ret beset, ogsaa politisk være i de enkelte Partiers Interesse.

Vi er foranledigede til at fremsætte disse Bemærkninger ved at en æret Indsender retter det Spørgsmaal til os, om der ikke fra Søfartens Organisationers Side foretages noget i Anledning af de i næste Maaned forestaaende Landstingsvalg. Vi er ikke i Stand til at besvare dette Spørgsmaal uden ved at sige, at saa vidt os bekendt foretages der intet i denne Henseende. Formodentlig er de af Søfartens Organisationer, der overhovedet har beskæftiget sig med denne Sag, løbne trætte; naar der stedse arbejdes uden Resultat, svækkes nødvendigvis Interessen. Vi er imidlertid enige med den ærede Indsender i, at dette er beklageligt, og det skulde glæde os, om vi, ved her at fremdrage Sagen, kunde vække fornyet Interesse for den, saa meget mere som Rigsdagen jo forhaabentlig i de nærmest kommende Aar vil komme til at behandle adskillige Spørgsmaal af stor Betydning for vor Skibsfart. Men naar Spørgsmaalet om, ad hvilken Vej et Resultat skal søges opnaaet, derefter fremsættes, saa maa vi gentage, hvad vi tidligere har hævdet, at der faktisk kun er én Vej, nemlig at interessere de politiske Partiers Ledelse for Sagen. Alle Planer om at søge valgt en eller flere „upolitiske“ Rigsdagsmænd som Repræsentanter for Skibsfarten er uigennemførlige og maa være det, fordi de ikke stemmer med Aanden i vor Forfatning; og Forhaabningerne om at vinde større Indflydelse ved at skaffe fraværende Sømænd Adgang til at stemme ved politiske Valg tilhører en uvis Fremtid. Vil man tage Sagen praktisk — og fornuftigvis bør man ikke tage den paa anden Maade —, saa maa man gøre de ledende politiske Partier forstaaeligt, at det er i deres og i Skibsfartens fælles Interesse, at ogsaa denne Næringsvej bliver repræsenteret i Partierne af Politikere, der har Interesse for den og Forstaaelse af dens Forhold. Vi er tilbøjelige til at tro, at de politiske Partier netop nu, hvor Betingelserne for det praktiske Lovgivningsarbejde er bedre end det har været i mange Aar, vil erkende, at det for dem har Betydning, at deres Sammensætning bliver saa alsidig som Forholdene kræver det.

Disse Betragtninger tager ikke Sigte paa de nu forestaaende Landstingsvalg, skønt netop de Interesser, vi her har fremdraget, i visse Henseender lettere kan komme i Betragtning ved Valg til Landstinget end ved Valg til Folkethinget. Men vi har nu benyttet den os givne Lejlighed til paany at slaa til Lyd for denne Sag. I England — det Land, der i politisk Henseende er Verdens Mønsterstat — er i de senere Aar foregaaet en interessant Udvikling paa det her behandlede Omraade. Ikke alene har de politiske Partier bestræbt sig for at bevare deres alsidige Sammensætning, hvad ogsaa er kommen den britiske Skibsfart til Gode, men mellem de enkelte Partier og Skibsfartens ledende Organisationer er udviklet en stedse nøjere Forbindelse, hvad i høj Grad letter og gavner Behandlingen af de Søfartssager, der foreligger Parlamentet. Og i dette er etableret et fast organiseret Samarbejde mellem de Mænd, der nærer særlig Interesse for Søfarten. Mon det ikke skulde være muligt at naa til lignende Forhold her i Danmark?

I Nordisk Skibsrederforening er i Juni og Juli i Aar indmeldt 47,380 Tons, saaledes at den i Foreningen indmeldte Tonnage nu udgør over 1,400,000 Tons.

Fra Bestyrelsen for Ekensund Skipper-Forening har vi under 8. ds. modtaget følgende:

Bestyrelsen for De forenede Teglværker for Ekensund og Sundeved bekendtgjorde d. 7. August ved en Skrivelse til Skibsmæglerne hersteds, at den foreløbig vilde nedsætte Fragten for Mursten til Kiel til Mk. 3,50 pro mille. Indtil Dato har Fragten været Mk. 4.

Paa Grund af denne Bekendtgørelse afholdt Ekensund Skipper-Forening samme Dag en Forsamling, hvori ogsaa de herværende fremmede Skippere tog Del; i denne Forsamling blev det enstemmig besluttet, ej at sejle til nedsat Fragt, hvilket vi herved tillader os at bekendtgøre for vore Kaldsfæller med Bøn om, at ogsaa de vil af bedste Ævne støtte vor Sag.

Ærbødigst

Ekensund Skipper-Forening.

R. Paulsen. C. Warming. N. Kier.

August Maaned 1902 vil, skriver „Sh. Gaz.“, mindes længe som den Periode, i hvilken der sluttedes de laveste Fragter, der nogensinde er sluttede for Kul-laster til Middelhavshavnene.

Angaaende Spørgsmaalet om en Forbindelsesvej mellem Østersøen og det sorte Hav ved Anlægning af Kanaler saavel som ved Uddybning af de paa-gældende Floder, hvilket Spørgsmaal, som det vil erindres, for nogle Aar siden forelaa til Drøftelse i det russiske Trafikministerium, skriver „Rigaer Børsenblatt“, at der ved foretagne nøjagtige Beregninger viste sig at ville medgaa saa kolossale Summer hertil, at man lod Tanken herom falde. Imidlertid skal Planen nu — meddeles der videre — atter være fremme i Ministeriet, idet der fra privat Side er indleveret en i Detaillerne udarbejdet Plan over en Forbindelse mellem Det sorte Hav, Østersøen og Det hvide Hav. Andragerne forpligter sig til eventuelt at danne et Aktieselskab, imod at Regeringen vil yde dette visse Rettigheder og Privilegier. Der vil af Ministeriet til Efteraaret blive nedsat en Kommission til Prøvelse af Andragendet.

En i vore Søfartskredse vel kendt og anset Mand, Grosserer, Skibsprovianteringshandler Martin Nisson,

er i disse Dage afaaet ved Døden. Den Afdøde var Indehaver af en stor Skibsprovanteringsforretning i Nyhavn her i Byen og stod gennem denne i en lang Aarrække i Forbindelse med talrige Redere og Skibsførere i vor Handelsflaade.

Et sjældent Jubilæum fejres Tirsdag d. 26. ds., idet Skibstømmermand Carl August Fagerstrøm paa denne Dag i 25 Aar har sejlet som Tømmermand i Dampskibsselskabet „Danmarks“ Tjeneste. Fagerstrøm er født d. 28. Juni 1856 i Laholm i Sverrig, han kom til Danmark i 1877 og mønstrede d. 26. August ud som Tømmermand med Dampskibet „Thorvaldsen“. I dette Skib forblev han uafbrudt indtil Marts 1895, da han gik over i Dampskibet „J. N. Madvig“, i hvilket han virker endnu. Ved sin Dygtighed og Intelligens indtager Fagerstrøm en Plads om Bord, der ikke er almindelig i vore Skibe. For det første er han en Mand, der nyder alles Agtelse om Bord og af sit Rederi har han et personligt Tillæg i Hyre. Men han har dernæst sat sig ind i alle mulige Haandværksfag og yder praktisk Hjælp overalt om Bord; foruden at være en dygtig Skibstømmer er han Polerer, Blikkenslager, Smed og sidst, men ikke mindst Maler, der udfører sit Arbejde saa godt som nogen udlært Maler. Efter for to Aar siden at have gennemgaaet en svær Sygdom, er han nu igen i fuld Kraft og vil forhaabentlig i mange Aar kunne udrette sin Gerning til Gavn og Glæde for sine Omgivelser.

Engelsk Højesteretsdom.

Over Bord skyllet Kvæg.

Den 22. Juli afsagde House of Lords Dom i Aldworth Sagen. Denne Sag har flere Gange været omtalt i nærværende Blad med Gengivelse af de foregaaende Instansers Afgørelser af den, og vi kan i denne Retning henviser til „Dansk Søfartstidende“ for 26. Juli 1900 og for 2. Maj 1901.

I al Korthed drejede Sagen sig om følgende: Med Dampskibet „Aldworth“ blev der forsendt en Del levende Kvæg fra Sydamerika, og under Rejsen skyllede en Del af dette Kvæg over Bord; Modtageren fordrer nu Erstatning af Rederiet, der til Forsvar henviste til „Negligence“ Klausulen, der i nærværende Tilfælde var meget vidtgaaende i Retning af Ansvarsfrihed for Rederiet.

Admiralitätsretsdommeren, Mr. Mathew, kom nu til det Resultat, at „Aldworth“ i Følge sin Bygning paa Grund af Stuvningen havde været uskikket til at føre levende Kvæg, og at Rederen maatte være ansvarlig herfor, idet man ikke kunde fraskrive sig Ansvar for en Usødygtighed, der alene skyldtes ens egen Mangel paa Omhu, og i nærværende Tilfælde maatte Skibets mangelfulde Ævne tilskrives Rederen.

Court of Appeal kom til et andet Resultat, idet den hævdede, at Rederen personlig var ganske uskyldig i det omtalte Forhold, der var hidført af Mægleren paa Afskibningsstedet og Kaptajnen, men for disse Personers Handlinger havde Rederen fraskrevet sig Ansvar.

House of Lords stadfæstede Appelrettens Dom og frifandt Rederiet. Medens Admiralitätsrettens Dommer havde udtalt sig skarpt imod de vidt gaaende Fritagelsesklausuler og der ligeledes i Court of Appeal var faldet Udtalelser om det rimelige i Lovgivningens Indgriben, blev der i House of Lords udtalt, at man ikke havde at gøre med disse Kontraktens Rimelighed eller Urimelighed; naar Kontrakten ikke gik udenfor Loven, maatte den holdes, og naar den ene Part var gaaet ind paa en saa vidt gaaende Fritagelsesklausul, kunde vedkommende ikke bagefter komme og beklage sig. Kun, hvis Rederen havde gjort sig skyldig i personlig Forsømmelse og derved foranlediget Skaden, kunde Klausulen ikke fri ham for Ansvar, men dette var efter alt det foreliggende ikke Tilfældet i nærværende Sag, hvor Rederen personlig var ganske uden Skyld.

Sømandshjemmet i Bergen.

Der kan næppe være Tvivl om, at Fremtidens Historiekrivere, naar de kommer til at granske de sidste Aartiers sociale Arbejde og de Frugter, det har sat i vor Lovgivning, vil fremhæve, at der paa forskellige Omraader er udrettet ikke saa lidt for at hjælpe gamle og trængende, syge og invalide Mennesker, der af forskellige Aarsager ikke kan hjælpe sig selv, saa at mange ved de nyere humane Love er blevne reddede fra at blive kastede ind under det offentlige Fattigvæsens Forsorg med deraf følgende Tab af borgerlige Rettigheder. Jeg behøver blot at nævne Lovene om Alderdomsforsørgelse, anerkendte Sygekasser og Ulykkesforsikring.

Selv de, der mest kritiserer disse Love, vil dog vist indrømme, at de betegner et stort Fremskridt. Dog kan det ikke nægtes, at ikke alle Stænder er lige heldigt stillede med Hensyn til den Hjælp, nævnte Love tilskrives de nødlidende. Dette er særlig Tilfældet med Sømandsstanden. En Sømand — enten det saa er Officerer eller Matroser, mest de sidste — kan ikke i Reglen pløje Søen, til han med 60 Aars Alderen kan faa Alderdomsunderstøttelse. De almindelige Sygekasser kan han ikke — særlig i Langfarten — faa nogen Gavn af, og Ulykkesforsikringen omfatter desværre endnu ikke Sømandsstanden, hvad man maa ønske snart maa ske. Den Hjælp, der ydes de trængende i Henhold til de nævnte humane Love, er for en væsentlig Del baseret paa de Tilskud, der ydes af Statskassen. Følgen heraf har været, at det private Initiativ og Godgørenhed ligesom er bleven trængt noget tilbage, hvilket ikke er heldigt, da baade den enkeltes Energi og Samfundets Ansvarfølelse derved svækkes. Det har derfor glædet mig for nylig at se et Forslag fremsat om at indsamle Penge til Oprettelsen af Sømandshuse til Hvile for gamle og uarbejdsdygtige Søfolk, hvad disse nok kan trænge til, selv om de faar Alderdomsunderstøttelse.

Da det maaske kan interessere dette Blads Læsere at se en kort Beretning om, hvorledes man har grebet Sagen an i Norge, skal jeg fortælle lidt om Bergens Sømandshjem, som jeg paa en Rejse i Norge i Sommer fik Lejlighed til at se og høre noget om. Først maa jeg dog forudskikke den Bemærkning, at „Sømandshjem“ her er brugt i en anden Betydning end den sædvanlige. Der er her ikke Tale om et Sted, hvor Sømænd kan faa et godt og billigt Logi, men om et virkeligt Hjem for gamle udtjente Sømænd med deres Familie, det vil i Reglen sige: deres Hustruer, da deres Børn jo er voksne.

Bergen er en stor By med c. 60,000 Indbyggere, altsaa den næststørste By i Norge. At Norge har en meget stor Handelsflaade, er en bekendt Sag. I de senere Aar har Normændene særlig lagt sig efter Bygningen af Dampskibe. Saaledes var der i Sommer under Bygning ikke mindre end 64 Dampskibe med en Tonnage af c. 39,750 Reg.-Tons, men kun 11 Sejlskibe med 3,130 Reg.-Tons.

Man fortalte mig, at c. Halvdelen af Norges store Dampskibsflaade er hjemmehørende i Bergen, og man vil derfor kunne forstaa, hvilken Rolle Søfarten spiller for den driftige norske By, og at der maa være mange Søfolk hjemmehørende i Bergen og Omegn, som for Resten overalt langs Kysten af Norge.

Syd for Bergens Fjord ligger Bergens pragtfulde Sømandshjem, der i sit Ydre fremtræder som et Palads med tre slanke Taarne og stilfuld Udstyrelse; men det har ogsaa kostet 285,000 Kroner. Det er kun 6 Aar gammelt, da det er bygget i Aaret 1896. I den store og praktisk indrettede Bygning er der Plads til 185 Personer; men for Tiden rummer den kun 162. For Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre er der 24 Lejligheder paa 2 Værelser. Resten af Lejlighederne har kun et Værelse. 4 Familier er fælles om et stort Køkken, der er godt forsynet med Materiel. Ialt er der 100 Lejligheder og 27 Køkkener. I de store Kælder-

rum findes Oplag af Kul, men særlig af Brænde i store Masser, som en særlig Opsynsmand fører Kontrol med. Dernæst findes der i Kælderen et stort Varmeapparat, ved hvilket der er ansat en Maskinmester. Endvidere findes der Badeværelse, Fællesvaskeri, en større Forsamlingsaal og et Arbejdsværelse. I alle Værelser og Lokaler var der rent og propert, hyggeligt og godt. Noget af det smukkeste i den store, prægtige Bygning var dog dens lille Kirke, der er forsynet med et mindre Orgel, som staar ved Siden af Alteret. I Taarnet over Kirken har Kirkeklokken sin Plads, og naar dennes Toner lyder paa Søn- og Helligdage, er det ikke alene Stiftelsens gamle Beboere, der nemt fra deres Værelser kan liste ind i Kirken; men flere af Byens Beboere deltager ogsaa i Gudstjenesten.

Foruden fri Bolig, Læge og Medicin samt Brændsel faar enhver af Sømandshjemmets Beboere en ugentlig Understøttelse af Kr. 1,80, altsaa aarlig henimod 100 Kr. kontant. Men hvor kommer Pengene fra? spørger maaske en eller anden af mine Læsere. Hertil skal jeg svare, at Hjemmet ejer en Kapital af c. 266,000 Kr., altsaa over en Fjerdedel Million Kr. samt en Del Legater, og at ethvert Skib, der kommer til Bergens Havn — og der kommer mange Skibe til denne By — betaler 1 Øre pr. Reg.-Ton til Sømandshjemmet, og denne lille Afgift bliver til stor Velsignelse for de gamle Sømænd, der — efter i mange Aar at have pløjet Søen og faret viden om Lande — her har fundet en tryk og sikker Havn, hvor de, især naar de har lagt lidt til Side i de gode Aar, kan ligge vel og sikkert fortøjede til den sidste Rejse skal foretages.

Alle de gamle Sømænd, jeg talte med i Stiftelsen, var meget glade over og vel fornøjede med Forholdene i denne, samt taknemmelige for, at den havde aabnet sine gæstfri Rum for dem.

Styrelsen for Bergens Sømandshjem bestaar af Stiftamtmanden over Bergenhus Amt, Stadens første og anden Borgmester samt Forstander Engelsen, medens den daglige Ledelse og Tilsynet er overdraget en ældre Sømand, der med stor Forekommenhed og synlig Glæde viste mig rundt i den store og prægtige Bygning.

* * *

Jeg kan ikke nægte, at da jeg med Beundring og Glæde forlod den skønne Bygning og storartede Stiftelse, jeg da i mit stille Sind tænkte: Naar kommer vi saa vidt hjemme i Danmark, at der paa de vigtigste Søfartspladser kunde blive rejst smaa Hvilehjem for gamle eller uarbejdsdygtige Sømænd, der nu ofte staar hjælpeløse, naar de ikke længere kan udfylde deres Plads om Bord, og som oftest slet ikke kan eller kun daarligt har Greb paa at ernære sig paa Landjorden.

Lad Normændenes gode Eksempel virke ansprende paa os!

Nordby paa Fanø, d. 18. August 1902.

Holger Poulsen.

Havnene i Nordbotten.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da det fortjener at kendes i saa vidt Omfang som mulig, hvorledes Forholdene er i de finske Havne i Nordbotten, beder jeg Dem optage følgende:

I de Havne, hvor Regeringen har bygget Baner og hvor der er anlagt en Bro eller Kaj, hvor 1 à 2 Spor gaar ud, endog uden Udveksling ved Enden af Broen, saa Vognene maa løbe tilbage ad samme Spor, de kom ud ad, gaar Indlastningen af Planker etc. saa miserabelt, at ingen Reder kan være tjent med at sende sit Skib derhen; en Damper fra London lastede c. 360 Standard

af Deals Battens & Boards, laa ved Broen i 10 Dage, for at indtage den Last, skønt Havnemesteren var hans Stuver, en Stilling, det burde forbydes en Havnemester at indtage, thi han kan umulig være upartisk overfor alle Skibe; de, han faar Lov at stuve, faar naturligvis først og bedst Plads, og han bliver tilsidst ene om Stuvningen, da ingen vover at antage en anden, og saa kan han skrue Prisen op til hvad han lyster. Der er ogsaa andre Ubehageligheder ved de Pladser, hvor der lastes fra Broer og med Jærnbanevogne, især Yxpila, som er den Havn, der her skal beskrives.

Der er i Almindelighed kun 100 Meters Kajplads ved Siden af Broen og i Yxpila maa ofte en Damper vente i 3 à 4 Dage, før den faar Plads ved Kajen; derfor bør enhver Reder stryge „customary“ i Certepartiet; saaledes havde en norsk Damper gjort og den fik god Ekspedition. Jeg kom fra Brahestad og havde der lastet fra Banevogn og Pramme 372 Stdr. i 4½ Dage, men havde nogen Regn, ankom til Yxpila Lørdag Morgen d. 2. August Kl. 9 Fm. og meldte Skibet klar til Lastning med det samme; Havnemesteren lovede mig Plads ved Kajen Søndag Eftm., senest Mandag Morgen; Agenten for Aflasteren rejste da til Wasa, kom Mandag Middag igen, blev højst forundret over, at vi ingen Plads havde endnu, og lejede straks Pramme og begyndte at lægge Last i til mig.

Først Tirsdag d. 5. August Kl. 10 Aften fik Skibet Kajplads med de to forreste Luger og Agterskibet udenpaa en saltlastet Damper, der dog fik losset med 3 Luger, og denne var ankommen 24 Timer efter mit Skib, men var lastet for en Købmand, der var med i Havnebestyrelsen, og saa skulde den have bedre Plads end mit Skib; thi enhver vil dog indrømme, at naar man ligger med det halve Skib udenpaa et andet, kommer Lugerne saa langt fra Kajen, at det vanskeliggør Lastningen meget, især da lange Stidlager ikke kunde erholdes. Jeg havde ikke antaget Havnemesteren som Stuver, thi gennem Telefon havde jeg alt engageret en Stuver, som jeg ikke, den Gang jeg antog ham, vidste konkurrerede med Havnemesteren; langsomt gaar det (jeg fik kun 120 Standard i den Tid, jeg laa der, og laster c. 1,000 Std.; jeg afgik Fredag Middag d. 8. August), og naar saa der bliver rangeret Vogne 4 à 5 Gange om Dagen, hvilket hver Gang tager c. en Time, saa kan man tænke sig, hvad der kan blive indlastet i et Fartøj; højst 36 à 40 Stdr. om Dagen kan man gøre Regning paa, og det er gammel Sejlskibsmanér.

Havnetaksten i Yxpila er 25 Pf. for Fartøjer, der gør „sjöresa öfver Östersjöen eller längare“, og 20 Pf. pr. Reg.-Ton „för fartyg, som gör resa endast i finska viken och Bottenhafvet till och med Stockholm“, men skønt mit Skib kom fra Brahestad og gik til Kristinestad, maatte jeg betale 25 Pf. pr. Ton; jeg bad vor elskværdige Konsul i Yxpila, om han vilde se, om Havnemesteren eller jeg havde Ret, og Konsulen lovede mig at tage sig af den Sag, da han mente, at 20 Pf. var efter Taksten, og Sagen interesserede ham meget.

A. L. W. C.

Fragtmarkedet.

Der er fragtet overordentlig livligt i forrige Uge, hovedsagelig fra Sortehavet og omliggende Distrikter, men ogsaa Middelhavet og Amerika har langt flere Befragtninger at opvise end Tilfældet i lange Tider har været. Medens dette skrives, er der dog indtraadt en vis Flovhed i Fragterne fra Sortehavet, Azoff etc., hvortil Grunden maa søges i, at der udbødes overvældende megen Tonnage, og dersom andre Markeder ikke snart træder hjælpende til, er der ikke megen Udsigt til, at vi foreløbig skal faa højere Rater at se fra Sortehavsdistrikterne. Man maa imidlertid haabe, at der i den nærmeste Fremtid vil komme et livligt Begær fra Amerika,

som allerede nu saa smaat begynder at røre sig, men skal det rigtigt nytte noget — thi man maa stadig erindre, at der er overmaade megen disponibel Tonnage til Stede —, er det nødvendigt, at Begæret bliver efter en virkelig stor Maalestok. Bomuld, Majs, Træ, Fosfat etc. kan jo beskæftige en Mængde Tonnage, og da Høsten af de to først nævnte Artikler bliver stor i Aar, kan der ventes en betydelig Udførsel. Som omtalt i vore forrige Meddelelser, var Østersømarkedet meget flovt, og desværre er der ikke indtraadt nogen Forandring i dette Forhold. Vi nærmer os nu stærkt September Maaned, og endnu viser Østersøen ingen Bedring, men den kan jo komme pludselig, især hvis der bliver meget Korn at eksportere fra St. Petersborg og denne Plads for Alvor bliver Reflektant til Tonnage.

Det østlige Marked har fremdeles yderst lidt at byde paa, og Raterne holder sig uforandret lave. Fra Calcutta til Dundee noteres kun 15/6 à 16/3 pr. August/September, 17/6 Oktober/November. For Sukker fra Java til De forenede Stater sluttedes nogle Dampere til 20/. Bombay og Kurrachee fragter slet ikke for Øjeblikket, og Rispladserne har kun sluttet enkelte Dampere til Rio Janeiro og Santos til 22/6 à 23/9. For Hamp fra Philippinerne til New York betales 37/6 à 38/9 pr. Septbr./Oktober.

Sortehavet, Azoff og Donauen fragtede atter meget livligt i den forløbne Uge, men der er nu indtraadt en Pause, uden at Raterne dog endnu er lavere, men Tendensen er nærmest nedadgaaende, da Befragterne er blevne mere tilbageholdende. Fra Odessa er sidst betalt 10/6 à 11/6 til L. H. A. R. pr. August/September, og jo promptere Baad, desto højere Rate kunde der betinges for den. Pr. 15. November/15. December er sluttet en Damper paa næsten 7,000 Tons Odessa/Kjøbenhavn à 11/6. For September Tonnage fra Sulina betales glat c. 11/ til L. H. A. R., medens der pr. Oktober faas 6 à 9 d. mindre. Fra Azoff sluttedes mange Dampere, og pr. August/September betaltes indtil 13/6 N. C. for mindre Baade, 13/ for større, medens Raterne for Oktober er 1 sh. lavere. Fra Taganrog til Bergen er betalt 13/3 pr. September. Donauen har ikke fragtet saa livligt; sidst betalte Rater er 12/4½ til L. H. A. R. pr. August, 12/9 September/Oktober. For Erts fra Poti er betalt 15/ til Middlesbro, Rotterdam, Antwerpen eller Dunkirk.

Middelhavet har fragtet nogenlunde livligt, hovedsagelig for Erts, som har betalt 8/ Almeria/Boucan, 7/9 Ergasteria/Glasgow, 6/10½ Pomaron/Amsterdam, 6 Frcs. Elba/Cette, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 6/3 Bona/Birkenhead, 6/6 Glasgow, og for Esparto 13/ à 13/6 fra Oran, 13/6 à 14/ fra Almeria til Skotlands Østkyst. Fra Tripolis Kysten (3 Pladser) til Leith er betalt 11/ for Byg pr. August. Alexandria begynder at vise lidt Liv nu, men Efterspørgslen indskrænker sig til prompt Tonnage, for hvilken der er betalt 9/ for Bomuldsfrø til Hull, 9/6 London eller Dunkirk. Fra Bilbao er sluttet en Mængde Dampere til følgende Rater: 5/ à 5/1½ Middlesbro, 5/3 Stockton, 5/ Barrow, 7/4½ Swansea, 5/3 Glasgow, og der er Begær for yderligere Tonnage, navnlig til Middlesbro.

Nordamerika møder op med en Del flere Ordre, og Raterne viser ogsaa stedvis en Opgang, men ud over August og September sluttes der ikke meget endnu. Medens man maa haabe, at Efterspørgslen efter Dampere stadig maa vokse, betales imidlertid for August/Septbr. Tonnage 2/4½ à 2/6 for Korn fra Galveston eller New Orleans til udsøgt Havn, og der noteres 1½ d. mere for Oktober. Paa Netto Charter fra Golfen er sidst betalt 12/6 U. K. eller Kont., 13/6 én, 14/ to danske Havne pr. Oktober. Tømmerfragterne er højere; der er sluttet til 83/ fra Mobile til to kontinentale Pladser pr. September. For Bomuld fra Savannah noteres 30/ à 32/6 til Liverpool, Manchester, Havre eller Bremen pr. September/Oktober. For Korn fra Baltimore er sidst

betalt 2/4½ til Cork for Ordre pr. August. Paa Netto Charter faas 8/ én, 8/6 to kontinentale Havne fra New York. Træfragterne fra de kanadiske Pladser er fastere, og der holdes paa endnu højere Rater for senere Lastning. Der er sidst sluttet til 40/ fra St. John eller Bathurst til Englands Vestkyst pr. September, og samme Rate er betalt fra Miramichi pr. August, selv for store Dampere. For Dampere til Maanedsfart i almindelig transatlantisk Fart holder Begæret sig, og der betales 3/3 à 3/6 pr. Ton Dødvægt for 12 Maaneder.

La Plata bevarer sin Fasthed for prompt Tonnage, og er der for saadan sidst betalt 14/ (for 6,000 Tons) à 15/ fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. Endvidere er der sluttet enkelte Baade pr. September/Oktober, ligeledes til 15/.

Østersøen er stadig overordentlig flovt, og Laster er i Øjeblikket knappere end nogensinde paa denne Tid af Aaret. Raterne er overalt meget lave. Fra St. Petersborg noteres 1 à 1/0¾ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/1½ Hamburg, Weser, Antwerpen, og for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig Rm. 12 Rugbasis. Fra Kronstadt er Raterne uforandrede paa Basis af Hfl. 11¾ à 12 D/B. til Holland, 20/ London. Der er stadig intet fra Reval, men fra Libau kan ved Anlægning faas 10½ d. Havrebasis pr. Begyndelsen af September til London eller Rotterdam. Laster fra Riga er knappe; der noteres 6/ for Sleepers til Grangemouth eller Holland, 20/ D/B. til London, Frcs. 25/26 Antwerpen, Dunkirk, Frcs. 26/27 Rouen. Fra Botten offeres ogsaa mærkværdig faa Ladninger, og Raterne er tarvelige. Der er sidst betalt 24/6 D/B. Kemi og Torneå til West Hartlepool, 22/ D/B. ½ Boards Wiborg/Grimby, 23/6 D/B. Hernøsand/Grangemouth, Rm. 24 D/B. B. Kronstadt/Brake, Frcs. 30 pr. Favn Pulpwood fra Sydfinland til Ghent eller Terneuzen. Fra Sundsvall (2 Pladser) til Rotterdam noteres Hfl. 11½ for Battens pr. Septbr. Königsberg betaler uforandret 1/ Hvedebasis til London eller Hull, 6/6 à 6/9 pr. Load Sleepers til Plymouth.

Kulfragterne viser gennemgaaende ringe Forandring i Ugens Løb. Fra Firth of Forth betales 3/10½ Kronstadt eller Swinemünde, 4/ à 4/1½ Riga, 4/ Reval, 3/10½ Aarhus, 4/ Kjøbenhavn, 4/3 à 4/6 Kiel, 4/7½ Rostock, 4/1½ Pillau, 4/6 Lissabon, 5/4½ Venedig eller Triest. Fra Tynen er Fragterne til Østersøen en Smule bedre, og der kan faas 3/9 Kronstadt, 4/3 Libau, 3/10½ Swinemünde, 4/ Riga, 3/9 à 4/ Stockholm, 4/3 Genua, 5/6 Barcelona, 4/3 Marseille, 4/10½ Port Said. Cardiff er fremdeles trykket paa Grund af det uforindsket store Tilbud af Tonnage. Der opnaas 4/4½ à 4/6 Kronstadt, 4/3 Kjøbenhavn, 4/4½ Aarhus, 4/6 Stockholm, 4/3 Lissabon, 4/1½ à 4/4½ Genua, 5/ Venedig, 4/3 Piræus, 4/6 Smyrna, 4/7½ Port Said, 14/ Colombo, 12/ à 12/6 La Plata.

Nord-Østersø Kanalen.

Den 28. April behandledes et Lovforslag i den tyske Rigsdag angaaende Forlængelsen af Afgiftstarifen for Nord-Østersø Kanalen til Slutningen af September 1907. Grev Posadowsky fremlagde Lovforslaget, anbefalede dets Fremme, og anførte, at man for 2 Aar siden kunde kunde faa Loven bevilget for et Tidsrum af 3 Aar til 30. September 1902, da man den Gang ikke kunde forudse den Indflydelse, som Elben-Trave Kanalen vilde faa paa Nord-Østersø Kanalens Trafik.

Herefter talte Dr. Hahn, som mente, at 5 Aar var for lang en Periode og anbefalede Forslagets Vedtagelse for et kortere Tidsrum. Han paaviste, at Trafikken gennem Kanalen var tiltagen betydelig, og at Tiden var inde for en Reduktion af Taksterne for Smaafartøjernes Vedkommende, hvilken Foranstaltning ogsaa vilde være til Gavn for Kystfarten. Hertil bemærkede Grev Posadowsky, at Tarifen for mindre Fartøjer allerede var

meget lav, og at dette var Skylden til Deficiten i Finanserne.

Efter endnu nogen Diskussion gik Loven til anden Behandling, og ved tredje Behandling, som fandt Sted d. 30. April, gik Loven igennem uden nogen Debat.

I Lovforslaget, der velvilligt er tilstillet os af Udenrigsministeriet, findes en Mængde statistiske Oplysninger vedrørende Kanalen. Det finansielle Udbytte er saaledes bleven betydelig forbedret i Tiden fra 1896 til 1901. I 1896 beløb Indtægten af Afgifterne sig til 955,485 Mark, i 1898 til 1,534,970 Mark og i 1901 til 2,078,614 Mark. I 5 Aar steg altsaa Indtægten med omtrent 1 Mill. Mark eller med 117½ pCt.; dog gik den det sidste Aar noget tilbage, fordi Indtægten i 1900 var 2,124,211 Mark. Foruden disse Indtægter findes endnu diverse Indtægter, som bringer den samlede Indtægt for sidste Aar op til 2,174,641 Mark, men da den samlede Udgift er 2,489,729 Mark, bliver Underskudet endnu 315,088 Mark, hvilket omtrent er det samme som i 1897.

Med Hensyn til Elben-Trave Kanalen, der aabnedes i Juni 1900, anføres det, at Trafiken her igennem ikke synderlig har influeret paa Nord-Østersø Kanalens Trafik, endskønt mange Varer — Korn f. Eks. fra Østprøjsen — nu føres gennem den ny Kanal i Stedet for som tidligere gennem Nord-Østersø Kanalen via Hamburg til den øvre Elb. Det anføres ogsaa, at en stor Del af Handelen mellem Danzig-Königsberg og Centraltyskland er gaaet fra Hamburg og Stettin til Lübeck gennem Elben-Trave Kanalen.

Siden 1896 er Antallet af Skibe, som benyttede Kanalen, forøget med 46,8 pCt. og Skibenes Tonalitet med 139,8 pCt. Trafiken er stadig voksende, ogsaa med Hensyn til regelmæssige Dampskibsforbindelser, der i de sidste 5 Aar er forøget med 225,3 pCt. For de fleste af disse Linjer er Hamburg Udgangspunktet; i 1894 gik der alene fra denne By 11 Linjer med 382 Rejser og paa ialt 173,122 Reg.-Tons gennem Kanalen, mod 21 Linjer, 1,057 Rejser og 321,395 Reg.-Tons i 1900.

Side om Side med Dampskibstrafiken er ogsaa Bugseringen tiltagen stærkt i Kanalen. I 1896 var Antallet af Slæbninger 1,726, men i 1901 var Antallet steget til 3,619, altsaa en Forøgelse paa 110 pCt., og det er især Lægtterne, som denne Forøgelse skyldes. Det ses ogsaa, at Lægtternes Størrelse tiltager ganske overordentlig, enkelte af dem har nu et Rumindhold paa over 1,000 Reg.-Tons*).

Foruden private Selskabers Slæbedampere holder Kanalforvaltningen 15 Slæbedampere (paa 90—300 ind. HK.) og lejer desuden flere andre Dampere. Indtægten ved Bugsering af Lægttere og mindre Sejlskibe kan imidlertid langt fra dække Udgifterne til at holde Slæbedampere i Gang. For Aaret 1900 var Udgiften 538,836 Mark og Indtægten 477,777 Mark.

Af de i tysk Kystfart sejlene Skibe blev Kanalen benyttet i Aaret

1896 af 15,780 Skibe paa 607,066 Reg.-Tons,
1898 - 17,046 — - 781,465 —
1901 - 18,714 — - 995,690 —

Med den lave Tarif gik der i Aaret 1901 ialt 15,885 Skibe, hvoraf 94 danske Skibe, gennem Kanalen; med den normale Takst gik i samme Aar 2,829 Skibe gennem Kanalen, og heraf var 32 af dansk Nationalitet. Foruden tyske Skibe er det kun hollandske og danske Fartøjer, som i nævneværdigt Antal nyder godt af den lavere Takst.

I Aaret 1901 gik der af forskellige Nationaliteters Skibe følgende Antal Reg.-Tons gennem Kanalen.

Nationalitet.	Reg.-Tons.	pCt.
tysk	2,593,525	62,36
dansk	378,750	9,74
engelsk	348,057	8,18
svensk	260,362	6,04
hollandsk	213,791	4,58
norsk	193,175	4,55
russisk	139,427	3,09
belgisk	15,387	0,36
fransk	8,207	0,18
andre Nationers Skibe.	46,873	0,92

I Aaret 1901 var Gennemsnitsstørrelsen af Dampskibe 378,16 Reg.-Tons og af Sejlskibe 69,14 Reg.-Tons.

Som Kanalens Hovedresultater kan for det første anføres, at Hamburg i de første Aar fik en forøget Omsætning med Østersøhavene (paa 57 pCt.), men efter 1898 tog Omsætningen ikke saa stærkt til som i de første Aar, idet Forøgelsen kun beløb sig til 7,2 pCt., væsentlig paa Grund af Sejlskibstrafikens Aftagen. Baaede fra Kiel og Flensborg mærkedes ogsaa en Forøgelse af Skibsfarten, og i betydelig Grad for Rendsborgs Vedkommende, hvor den totale Indførsel i tre Aar steg fra 86,770 Tons til 159,356 Tons, og samtidig er en Række industrielle Anlæg, der væsentlig skylder Kanalen deres Tilblivelse, opførte i Rendsborg.

Fra Geestemünde bemærkes, at Fiskedamperne i stedse stigende Grad benytter Kanalen, saaledes gik 449 Dampere igennem i 1898 mod 752 i 1900.

Ogsaa fra Emden, Stettin og andre Havne mærkes en forøget Skibsfart, som ogsaa gør sig gældende for Rhintrafikens Vedkommende.

Om Elben-Trave Kanalen har haft Indflydelse paa Trafiken gennem Nord-Østersø Kanalen, kan der næppe endnu siges noget bestemt om, da den har været i Virksomhed i saa kort Tid, men selvfølgelig gaar der en Del Varer her igennem, som tidligere blev sendt gennem Nord-Østersø Kanalen. For Aaret 1901 gik der 445,324 Tons gennem Elben-Trave Kanalen.

Den østrig-ungarske Handelsmarine.

Efter „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ ved C. J. Hansen.

I gamle Dage beherskede Venedig hele Handelen paa Adriaterhavet, Byen taalte ingen Konkurrence og hævdede paa den hensynsløseste Maade Herredømmet paa dette Hav ved høje Toldafgifter, ved en ubegrænset Udøvelse af Visitationsretten, ja ofte ved ganske at forbyde alle andre Stæders Skibsfart.

Triest, som led mest herunder, gav sig i Aaret 1382 ind under Habsburgernes Beskyttelse, hvorved Østrig fik en Basis for sin maritime, om end foreløbig kun beskedne. Optræden i Adriaterhavet. Med Magt kunde man ikke tænke paa at tvinge Venedig; man maatte foreløbig holde sig til diplomatiske Forhandlinger. Skibsfarten blev kun tilladt, naar den foregik under venetiansk Flag, herefter maatte saa de østrigske Skibe rette sig eller ogsaa sejle uden Flag, og tillige maatte de finde sig i høje Toldafgifter, og bede om Skibsfart-lisence langs den venetianske Kyst, hvilket dog ofte nægtedes dem.

Selv saa sent som i 1673 beskyldte Triesterne de venetianske Skibe for at gøre fælles Sag med de muhammedanske Pirater mod de østrigske Skibe, og Østrig ejede ikke nogen Sømagt til at gøre sine Rettigheder gældende.

I 1700 forsøgte Triest at udvide sin Handel, som hidtil kun havde været med Vin, Salt og Træ. Man forbød simpelt hen Skibene at anløbe andre Havne paa den østrigske Kyst, og fremmede Skibe maatte ikke laste, førend egne Skibe var blevne befragtede. Venedigs Magt var dalende, og Kejser Karl den sjette ud-

*) Kystfarten med Lægttere tager jo for hvert Aar større og større Udstrækning. Saaledes har det bremiske Selskab „Unterweser“, som i Fjor udvidede sin Aktiekapital til 2½ Mill. Mark, ladet bygge 16 Lægttere fra 300 til 1,300 Tons, hvorved Maksimumstørrelsen for Lægttere vist foreløbig er naaet.

stedte d. 2. Juni 1717 et Dekret, der gav Handelen paa Adriaterhavet fri, og denne Dag kan regnes som den østrig-ungarske Handelsmarines Fødselsdag.

I 1719 blev Triest og Fiume Frihavne, og et orientalsk Kompagni dannedes; det havde Handelsforbindelser helt hen til Portugal; Havnen i Triest forbedredes, en nautisk Skole oprettedes, og et indisk Kompagni oprettedes i 1775.

Ved Freden i Campo Formio fik Østrig Venedig og Handelsflaaden talte nu 264 Skibe i Langfart, dog gik Flaaden atter stærkt tilbage under det franske Interregnum fra 1805 til 1815.

Da Dampernes Tid begyndte, grundlagdes i 1836 den „Østrigske Lloyd“, og i Forbindelse med et udvidet Jærnbaneanæt i Landet voksede nu Handelsflaaden, indtil den østrigske og den ungarske Handelsflaade skiltes ad i 1870, hvorefter hvert Land sørgede for Udviklingen af sin egen Flaade. I 1894 gik man i Østrig, væsentlig efter fransk og italiensk Eksempel, over til at udbetale Skibspræmier samt Præmier for udsejlet Distance, for yderligere at støtte og ophjælpe Skibsfarten.

For at faa et Overblik over Udviklingen i de sidste 50 Aar, er opstillet en Tabel, hvori den østrigske og ungarske Flaade er regnet sammen:

Aar.	Sejlere.		Dampere.	
	Antal.	Tons	Antal.	Tons.
1850	505	158,600	32	13,200
1870	574	266,600	74	49,000
1880	461	221,300	75	62,100
1890	190	103,000	71	83,300
1895	119	62,000	107	133,300
1896	104	53,900	119	148,000
1897	87	46,400	131	175,000
1898	67	36,400	126	177,000
1899	55	29,200	126	192,500
1900	42	42,200	142	230,800

I dette Tidsrum vokser Middelstørrelsen af Sejlerne fra 314 til 465 Tons, altsaa med 32 %, og Dampernes Middelstørrelse fra 413 til 662, altsaa med 38 %.

Fra 1870—80 falder Vendepunktet for Handelsmarinen, og Dampene trænger igennem, medens Sejlskibene aftager baade i Antal og Tons. Middelstørrelsen for Dampere naaede i 1880 op til 890 Tons og i 1890 til 1,221 Tons.

I Løbet af 90'erne understøttede Nabostaterne Skibsfarten ved Præmier, medens Østrigs Skibsfart syntes at staa i Stampe; men fra 1. Januar 1894 indførtes ogsaa Præmiesystemet i Østrig; Loven tilstod Præmier som Driftstilskud og som Milepenge for udsejlede Mil, og for tillige at ophjælpe den indenlandske Skibsbygningsindustri fik Skibe, hvor Halvdelen var af indenlandsk Materiale, 25 % højere Præmier. Som Tabellen viser, steg Dampernes Antal og Tonnage efter Præmiesystemets Indførelse.

Sejlskibsflaaden aftog derimod mere og mere, hvilket tillige har en ganske særlig Aarsag i Østrig, hvor det lange, smalle Adriaterhav med sine ugunstige meteorologiske Forhold vanskeliggør det for Sejlerne at bruge Hjemmet som Udgangspunkt for Rejserne, hvilket vil sige, at Sejlernes Operationsfelt ligger i Udlandet. Af denne Grund kastede man sig ivrigt over Dampskibsflaadens Udvikling. Trods Præmiesystemet aftog Sejlernes Antal mere og mere, som Tabellen ogsaa udviser; i 1890 fandtes 190 Sejlere, og i 1900 kun 44, heraf er 2 Fuldskibe, 30 Barkskibe, 10 Skonnerter og Brigger. Det største Sejlskib i Østrig er Fuldskibet „Orpheus“ paa 1,382 Tons, og i Ungarn Barkskibet „Poschich“ paa 800 Tons. Det ældste Sejlskib er fra 1863, og det sidste, Barkskibet „Vir“, byggedes i 1894.

Østrigs Dampskibsflaade bestod i Begyndelsen af 1901 af 103 Dampere paa tilsammen 178,600 Netto Register-Tons, og heraf tilhører 54 Skibe paa 94,174

Tons Østrigsk Lloyd; Dampernes Middeltonnage er 1,734 Tons, Middelhastigheden 10,2 Mil.

Foruden Østrigsk Lloyd findes følgende andre Rederier:

	Dampere		største Dampere paa
	Antal	Tons	
Frat Cosulich	10	19,147	1,915 Tons.
Austro Americano	6	13,271	2,212 —
Eredi Gerolimich	5	10,661	2,132 —
Cossovich	5	9,960	1,992 Tons
Marinovich	4	5,507	1,377 —
Racic	3	4,523	1,505 —
Premuda	2	4,035	2,018 —
Katicic	2	2,513	1,256 —
Andre Selskaber	12	14,809	1,234 —

Det er ikke let at faa statistiske Oplysninger over Præmierne; i de officielle Haandbøger, „Annuario marittimo“, og i Statistiken over Handelsmarinen er disse Tal ikke til at finde, men paa Budgettet for Aar 1900 er der alt i alt bevilget 800,000 østrigske Kroner til Præmier; den største Del af denne Sum er Driftstilskud, den mindste Del Milepenge.

Den største Dampere i Østrig er Lloydampere „Austria“ paa 5,000 Tons, den hurtigste er samme Selskabs Dampere „Bohemia“, der løber 17.1 Mil. Den ældste Dampere, „Jupiter“, er bygget i 1864, men Fler-tallet af Dampere er fra det sidste Decennium. Lloyd-dampere er naturligvis gennemgaaende hurtigere end de andre Dampere, de er jo forpligtede til at holde højere Fart paa visse bestemte Linjer paa Grund af Passager- og Postbefordringen og faar ogsaa Subventioner derfor. Naturligvis er Hastigheden langt fra saa høj som i de store tyske Paketter, som ogsaa kan forlange tilsvarende høje Priser for Befordringen; i „Deutschland“ koster f. Eks. den dyreste Kahyttsbillet 5,000 Mark. Østrig mener dog i Fremtiden at kunne tage Udvandringen fra Landet i egen Haand, for paa denne Maade at bane ny Veje for den hjemlige Skibsfart.

I Ungarn begyndte Dampskibsfarten først ret at udvikle sig i Firserne, særlig ved Oprettelsen af „Adria“ Selskabet. Skønt der ogsaa nu findes Præmelove i Ungarn, synes det dog ikke som om det har hjulpet saa meget paa Handelsflaadens Udvikling som i Østrig.

De ungarske Dampere tilhører følgende Rederier:

	Dampere		største Dampere paa
	Antal	Tons	
Adria	25	27,580	1,103 Tons.
Levante	4	6,934	1,733 —
Oriente	4	8,592	2,148 —
Copaitich	3	3,500	1,166 —
Andre Selskaber	3	5,594	1,865 —

Den ældste Dampere er „Palermo“ og den største „Borneo“ fra Orientlinjen paa 2,148 Tons.

Til Flaadens Bemanning behøver den østrig-ungarske Handelsflaade følgende Personal: 184 Skibsførere, 368 Skibsofficerer og 4,130 Mand, saavel Dæksfolk som Maskinfolk. Dette Tal bliver naturligvis meget højere, naar man tillige medregner alle Smaaskibe, der løber i Kystfart, og endvidere regner med et vist Procenttal for syge og fraværende.

De to vigtigste Handelshavne er Triest og Fiume. Triest ophævede sin Frihavn i 1891, hvorefter det samlede Tonal paa Skibe, der anløber Havnen, steg til 2,200,000 Tons, medens dette Tal i 1876 var paa 1 Mill. Tons. Der tænkes stadig paa at gøre Havnen større og bedre samt paa at sætte den i saa god Jærnbane-forbindelse med Indlandet som muligt.

Ligeledes gøres der store Anstrengelser for at gøre Fiume Havn saa god og saa stor som muligt, men medens Naturforholdene er meget gunstige i Triest, er det langt vanskeligere at lave Havn ved Fiume, hvorfor denne Havn stadig vil staa tilbage for Triest.

Anstiller man Betragtninger over den østrig-ungarske Handelsflaades Fremtid, ser man snart, at Sejlskibsflaaden er aftaget ganske overordentlig; maaske kunde man hjælpe derpaa ved at oprette et Sejlskoleskib og derved følge mange andre Staters Eksempel. Mulig kunde et saadan Skoleskib ogsaa medtage unge Handelsmænd, som kunde have Nytte af at gøre Rejser til forskellige Pladser. Et saadant Skib maatte holdes gaaende ved Understøttelse fra Staten, fra Skibsfartsselskaber og ved private Tilskud.

Paa Dampskibsomraadet gaar Østrig støt fremad. Paa engelske Værfter er 14 store Dampere paa tilsammen over 30,000 Tons under Bygning, og Lloydselskabet moderniserer sit Materiel, bygger ny Dampere og sælger de gamle Skibe. Man bestræber sig af al Magt for at gøre Handelsmarinen bekendt i Indlandet og paa at fremhæve dens Betydning for Landet, samt paa at opnaa saa mange Begunstigelser som muligt. Om man er inde paa den rigtige Vej ved at slaa sig paa Præmie-systemet, er et stort Spørgsmaal, men mulig er Østrig-Ungarn bleven tvunget ind paa dette System for at følge Trop med de andre Middelhavsstater, Frankrig og Italien, der tidligere end Østrig-Ungarn slog ind paa denne Vej.

Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra d. 4. til d. 11. August inkl. Til den almindelige Styrmandseksamen var af Skolen indstillet 11 Elever, som alle bestod med i Gennemsnit 105 Points. (Maksimum 147. Minimum 63). Ligeledes bestod i 2. Afdelingsfagene: Navigation 2, Geografi og Vejrlære 4, Særet og Handelsvidenskab 4 samt Engelsk 2.

Til Sætteskipperprøven var indstillet 2, som ogsaa bestod.

Skolen begynder paany Torsdag den 21. August. Uforuende Elever kan erholde Understøttelse som sædvanlig. Indmeldelse sker hos Forstanderen, A. O. Tuxen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Firmaet Svendsen & Christensen her i Byen har kontraheret med Flensborg Skibsværft om Bygning af en Fragtdamper af c. 2,300 Tons d. V. og af følgende Dimensioner: 259' × 37' 2" × 18' 6".

Samme Værft har overtaget Bygningen af en Damper for Rederiet H. Schuldt i Flensborg. Den skal laste 3,560 Tons d. V. og have følgende Dimensioner: 291' 2" × 41' 3" × 18' 8". Skibet skal erstatte Rederiets Damper „Adelheid“, der er forlist.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, ank. til Stettin 15. August fra St. Petersburg. — Frode, Wrisberg, ank. til Åbo

15. August fra Trangsund. — Sigurd, Jørgensen, ank. til Riga 19. August fra Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, ank. til Rouen 9. August fra Riga. — Erik II, Hveysel, ank. til Dunkirk 14. August fra Sundsvall. — Knud II, Hansen, ank. til Glasgow 14. August fra Kronstadt. — Skjold, Schmidt, ank. til Windau 14. August fra Stettin. — Danmark, Kraemer, ank. til Riga 19. August fra Swinemünde. — Ragnar, Holst, afgik fra Uleåborg 19. August til Rouen. — Volmer, Riber, ank. til St. Petersburg 19. August fra Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Riga 18. August til Dunkirk. — Olaf, Petersen, ank. 9. August til Jakobstad fra Kbhvn. — Svend II, Meyer, afg. 16. Aug. fra Newcastle til Archangel.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Petersburg 14. August, best. til Aberdeen. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Christiania 15. August, best. til Blyth. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Antwerpen 16. August. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Newcastle 13. August, best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til Ghent 14. August. — Russ, Rasmussen, ank. til Pugwash 15. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 13. August.

Heimdals. Anine, Rathje, ank. til Riga 17. August. — Kamma, Løfer, ank. til Tynen 16. August. — Helga, Lagesen, afg. fra Hernøsand 12. August. — Martha, Jørgensen, ank. til Rouen 17. August. — Elna, Møller, ank. til Ghent 19. August. — Therese, Pedersen, afg. fra Åbo 16. August.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Vilhelmsen, afg. fra Kotka 18. August best. til Algier. — Kronborg, Jeppesen, afg. fra Neapel 14. August best. til Sortehavet.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Kronstadt 10. August. — Niobe, Schmidt, ank. til Sundsvall 17. August. — Nancy, Nielsen, ank. til Le Havre 15. August. — Nautik, Meinertz, pass. Helsingør 18. August, best. til Kronstadt. — Nordsoen, Gram, afgik fra Newcastle 13. August, best. til St. Petersburg. — Nexos, Sørensen, ank. til Kronstadt 13. August. — Nora, Jørgensen, afgik fra Åbo 12. August, best. til Cadiz. — Neptun, Winther, ank. til Tréport 17. August. — Nerma, Nielsen, afgik fra Esbjerg 16. August, bestemt til Warkworth. — Alta, Nørby, ank. til Ghent 15. August.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Gent 15. August. — Mary, Nielsen, ank. til San Sebastian 14. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 13. August fra Kronstadt til Zaandam. — Karen, Degn, afgik 18. August fra Rouen til Tynen.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ank. til Kbhvn. 15. August. — Holland, Lund, ank. til Ostende 13. August. — England, Andresen, ank. til South Alloa 19. August. — Rusland, Møller, afg. fra Jakobstad 11. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Boness 17. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Norfolk 15. August.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Grangemouth 15. August, ank. til Aarhus 18. August. — Fyen, Hansen, afgik fra Burntisland 15. August, ank. til Kiel 18. August. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Sunderland 12. August, ank. til Kbhvn 15. August. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 16. August, ank. til Riga 18. August. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 13. August. — Normannia, Erichsen, afg. fra Kronstadt 14. August, best. til Dordrecht.

Østersøen. Gratia, Skov, ank. til Riga 14. August.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Burntisland 14. August, ank. til Kbhvn. 17. August. — Gallia, Nielsen, afg. fra Dordrecht 14. August, ank. til Tyne 16. August. — Caledonia, Fisker, ank. til Amsterdam 17. August. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Blyth 12. August, ank. til Kronstadt 18. August.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Methil 10. August, ank. til Kiel 14. August.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ank. til Kbhvn. 19. August. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff. 15. August, best. til St. John. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Rotterdam. 14. August. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Kronstadt 15. August best. til Rotterdam. — Jomsborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 11. August. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Melbourne 19. August, best. til Sidney. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 17. Aug. — Skanderborg, Jensen, ank. til Grimsby 17. August. — Søborg, Fischer, ank. til Rotterdam 14. August. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Pelar 12. August. — Stjerne-

borg, Lundgreen, ank. til Newport 16. August. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Honfleur 10. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Holmsund 16. August. — Klampenborg, Jensen, pass. Kbhvn. 19. August paa Rejse til Rotterdam. — Marselisborg, Andersen, passerede Kbhvn. 20. August paa Rejse til Rouen. — Tuborg, Mathiesen, pass. Ouessant 19. August paa Rejse til Ghent. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Kronstadt 19. August. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Glasgow 17. August. — Vordingborg, Petersen, ank. til Frederiksstad 17. August.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afg. fra Blyth 20. August. best. til Kbhvn. — Kallundborg, Lund, ank. til Rotterdam 12. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Grimsby 16. August. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Kiel 6. August. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 18. August. — Herma, Sørensen, afg. fra Libau 16. August, best. til Grangemouth. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 16. August, best. til Aarhus. — Ajax, Brorson, ank. til Libau 16. August. — Bornholm, Petersen, ank. til Kiel 19. August. — Rønne, Hintze, ank. til Libau 15. August. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 18. August, best. til Kiel.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Methil 18. August til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, ank. til Methil 19. August. — Ansgar, Larsen, afg. fra Riga 17. August til London. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Ghent 19. August til Newcastle. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kronstadt 19. August til Ghent. — Helge, Matthiessen, afg. fra Finland 15. August til Amsterdam

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, pass. Pt. de Galle (Ceylon) 14. August. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Ile Verte 16. August.

Ærø. Energi, Nielsen, ank. 16. August til Kiel. — Gæa, Knudsen, afg. 14. August fra København til Horsens. — Erindring, Hansen, ank. 17. August til Trang-sund.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Jacobstad 14. August. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Jacobstad 13. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Calais 18. August. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Sundsvall 15. August. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Hudiksvall 10. og afgik 19. August. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Jacobstad 17. August. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til Hull 14. August. — Peter Willemoes, Pii, ank. til Kronstadt 17. August.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kronstadt 17. August. — London, Bom, afgik fra Methil 16. August, best. til Aalborg. — Paris, Nielsen, ank. til Vejle 18. August.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Jacobstad 16. August. — Clara, Jensen, afgik fra Grimsby 19. August, best. til Grangemouth. — Kai, Thomsen, afg. fra Ørnskjoldsvik 19. August, best. til Søderhamn.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Neufahrwasser 15. August, bestemt til Ghent. — Sveud, Bønnelycke, ank. til Aarhus 18. August.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarsson, ank. til Newcastle 19. August. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Kronstadt 18. August.

Sejlskibe.

Favn. Nordby. Wilhelmine, Lauridsen, ank. til Guayaquil 12. August fra Newcastle N. S. W. — Anna Agnete, Mathiasen, pass. Portland 10. August, fra Antwerpen til East London. — Sixtus, Eriksen, ank. til St. Rosalie 10. August fra Hamburg. — Casma, Sonnicksen, prajet 30. Juli paa 42° N. 30° W. fra Philadelphia til Kjøge.

Rønne. Rolf, Hermansen, ank. til Bergqvara 10. August. — Courer, Jacobsen, ank. til Windau 11. August. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Fakse 14. August. — Castor, Clausen, ank. til Stolpemünde 14. August. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 14. August. — Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 15. August. — Ansgar, Clausen, ank. til Suttonbridge 16. August. — John Hintze, Jensen, ank. til Svinemünde 17. August. — Herman Olsen, Jacobsen, ank. til København 17. August. — Freja, Bech, ank. til Karlskrona 17. August. — Veset, Ølsted, ank. til Neufahrwasser 17. August.

Svendborg. Thetis, Hansen, ank. til Newcastle 12. August. — Urania, Hansen, ank. til Daugny 11. August. — Agnes, Andreasen, ank. til Øresund 11. August. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Sundsvall 11. August. — Hertha, Brandt, ank. til Umeå 11. August. — Hansine,

Nielsen, ank. til Riga 12. August. — Kirstine, Sørensen, ank. til Libau 13. August. — Neptunus, Jensen, ank. til Rønne; 14. August. — Yrsa, Hansen, ank. til Littlehampton 13. August. — Skjold, Larsen, ank. til Mariager 13. August. — Clythia, Nielsen, ank. til Tuborg 14. August. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Christianssand 14. August. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Wasa 15. August. — Embla, Mikkelsen, ank. til Pecamp 15. August. — Solon, Nielsen, ank. til Masnedund 15. August. — Psyche, Nielsen, ank. til Königsberg 15. August. — Boline Marie, Hansen, ank. til Risør 16. August. — Ariel, Nielsen, ank. til Peimpo 16. August. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Boness 18. August. — Martin Nisson, Nisson, ank. til Invergordon 17. August. — Hanne, Jørgensen, ank. til Dunbar 18. August. — Diana, Larsen, ank. til Rødvig 17. August. — Helge, Nielsen, ank. til Boness 16. August. — Gæa, Møller, ank. til Leith 18. August. — Knud, Jensen, ank. til Tayport 18. August.

Ærø. Kathinka, Rasmussen, ank. 11. August til Kbhvn. — Christian, Eschen, ank. 11. August til København. — Anne, Jakobsen, ank. 11. August til København. — Maren Kirstine, Svinding, ank. 11. August til København. — Hildur, Andersen, ank. 12. August til Råfse. — Thora Johanne, Christensen, ank. 11. August til København. — Erik Kirstine, Albertsen, ank. 11. August til København. — Harris, Torsteinsen, ank. 11. August til Kirkcudbright. — Enigheden, Friis, ank. 17. August til Neufahrwasser. — Veritas, Staugaard, ank. 11. August til La Tremblade. — Saga, Clausen, ank. 12. August til Hernesand. — Johanne, Østermann, ank. 12. August til Boston. — Yrsa, Rasmussen, afg. 29. Juli fra Kingscove (New Foundland) til Webershavn (Labrador). — Eos, Christensen, ank. 11. August til L'Orient. — Albertha, Kromann, afgik 10. August fra Dieppe til Kolding. — Duen, Christensen, ank. 10. August til Pillau. — Dannebrog, Hansen, ank. 11. August til København. — Marie, Kromann, ank. 12. August til København. — Carl Emil, Nielsen, ank. 11. August til København. — Pouline, Jørgensen, ank. 11. August til København. — Cura, Christensen, afgik 11. August fra København til Nysted. — Caroline Kock, Hansen, ank. 13. August til Great Yarmouth fra Archangel. — Hertha, Krull, ank. 12. August til Portsmouth. — Emilie, Hansen, afgik 12. August fra København til Faxe. — Frem, Friis, ank. 13. August til Kotka. — Alma Marie, Hansen, ank. 12. August til Antwerpen. — Johanne, Hansen, ank. 13. August til St. Nazaire. — Thyra, Rasmussen, ank. 11. August til Storehamn. — Alf, Rasmussen, ank. 13. August til Colberg. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 14. August til Kotka. — Familien, Frederiksen, ank. 13. August til Pillau. — Lauritz, Folmer, ank. 13. August til Nykøping (Sverrig). — Thea, Friis, afgik 9. August fra Skefteå til Rye. — Pouline, Jørgensen, afg. 13. August fra København til Stege. — Kathinka, Rasmussen, afg. 12. August fra København til Stege. — Willi, Knudsen, ank. 11. August til Storehamn. — Nansen, Petersen, afgik 14. August fra Sundsvall til Jersey. — Ansgar, Jørgensen, ank. 15. August til Gibraltar. — Caroline, Madsen, ank. 15. August til København. — Mariane, Petersen, afgik 3. August fra Boness til Marstal. — Sylphe, Petersen, ank. 17. August til Pontrieux. — Salvador, Fabricius, ank. 17. August til Newcastle. — Ellen, Lauritzen, ank. 18. August paa Paimpol Red. — Marie, Weber, ank. 17. August til Binic. — Anna, Madsen, ank. 15. August til Archangel. — Ellen, Christensen, afgik 15. August fra København til Helsingør. — Immanuel, Schmidt, afgik 16. August fra København til Sverrig.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 14. August til Lysekil fra Göteborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjeøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrerne, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland

Nordsøen. Jyllands V.-Kyst. Graadyb N. Skallingen. I Sommeren 1903 tændes paa Skallingen et hvidt Vinkelfyr, der viser Et-Blink fra c. N. 55° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 5° V., To-Blink fra c. S. 5° V. til c. S. 45° V., fast Lys fra c. S. 45° V. til c. S. 46° V., over Graadyb Barre, Et-Blink fra c. S. 46° V. til c. S. 80° V., To-Blink fra c. S. 80° V. gennem V. til c. N. 83° V., fast Lys med Formærkelser fra c. N. 83° V. til c. N. 80° V. og Et-Blink fra c. N. 80° V. til c. N. 57° V. Linseapparat af 1ste Orden. Fyrtaarnet er et hvidt, firkantet, 69 Fod højt Taarn med graat Lanternetag, som er under Bygning tæt ved det Sted, hvor Baaken staar; denne vil om kort Tid blive nedtagen. 55° 28' 18" N. Br 8° 19' 27" Ø. Lgd.

Skagerrak. Skagen. Lodsdamperen ved Skagen er atter paa Station.

Kattegat. Hesselø. Den 1ste September 1902 tændes Hesselø nye Fyr. Det er et hvidt Lynfyr, der hver $\frac{1}{4}$ Minut viser Fire-Lyn, Lyn $\frac{1}{10}$ s., Mørke $2\frac{1}{10}$ s., Lyn $\frac{1}{10}$ s., Mørke $2\frac{1}{10}$ s., Lyn $\frac{1}{10}$ s., Mørke $2\frac{1}{10}$ s., Lyn $\frac{1}{10}$ s., Mørke $7\frac{1}{10}$ s. Flammens Højde: 125 Fod. Synsviddens 17 $\frac{1}{2}$ Kml. Lysevnen: 32 Kml. Linseapparat af 2den Orden. Fyrtaarnets Højde er nu 77 Fod. Samtidig slukkes de midlertidige Fyr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Vrag i Østersøen. „Det Forenede Dampskibsselskab“ meddeler:

Den 16de Aug. 54° 54' N. Br. 13° 21' Ø. Lgd. Vrag med Bunden opad.

Sverrig. Stockholms Skærgaard. Sandhamn. Grönskär. I Begyndelsen af 1903 skal Grönskär hvide, faste Fyr forandres til at vise: Hvidt Tre-Blink hver 10s., Blink 1s., Mørke 1s., Blink 1s., Mørke 1s., Blink 1s., Mørke 5s., fra c. S. 26° Ø. til c. S. 9° Ø, hvidt, fast Fyr fra c. S. 9° Ø. til c. S. 6° Ø., hvidt Et-Blink hver 5s. fra c. S. 6° Ø. gennem S. til c. S. 23° V., og iøvrigt hvidt Fyr med En-Formørkelse af 2s. Varighed hver 10s. Vinklen med fast Fyr leder i dybt Vand over Almagrunden.

Nærmere Meddelelse senere.

Tyskland. Stettiner Haft. Patschkamp Ø. Lystønden „Patschkamp O“, S. for Leitholm, der viste rødt Fyr med Formørkelser, er til Forsøg forandret til at vise grønt Fyr med Formørkelser.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 13de August. 54° 18' N. Br. 5° 56' Ø. Lgd. Dampskibet „N. J. Fjord“ passerede en Raa, hvis Nok var 8—10 Fod over Vandet.

Tyskland. Elben. Det tomastede Fyrskib „Oste Riff“ er atter udlagt og Reservefyrskibet inddraget.

Ems. I Ems ere følgende Forandringer foretagne: Rød Spirtønde H E er flyttet 2 Kbl. N. hen. Rød Spirtønde W O er flyttet $3\frac{1}{4}$ Kbl. NN. hen. I Dukegat er Tønde D C flyttet $1\frac{1}{4}$ Kbl. Ø. hen, sort Spidstønde D 4 er inddragen, og en rød og sort sribet Baaketønde „Emshörn S.“ med Kors er udlagt $1\frac{1}{2}$ Kbl. NV. t. N. fra den røde Spirtønde E D, der flyttes c. $\frac{1}{2}$ Kml. SSV. hen. Rød Spirtønde E E flyttes $1\frac{1}{4}$ Kbl. S. hen. Sort Spidstønde E 3 flyttes 1 Kbl. SØ. hen. I Watum Fyr drejes den faste Vinkel tilsvarende mod Ø. De røde Stumptønder D A, D B og D C i Dukegat ombyttes med røde Spirtønder.

Nærmere Meddelelse senere.

Holland. Zuiderzee. Slijk. En Stumptønde Nr. 5 er nu udlagt i Slijk. 52° 39' 36" N. Br. 5° 16' 22" Ø. Lgd.

Urk. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Forlængelsen af Urk V-lige Havnemole er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Det grønne, faste Fyr paa det gamle Molehoved er slukket. 52° 39' 36" N. Br. 5° 34' 42" Ø. Lgd.

Enkhuizen—Marken. Tjalken, der var sunket mellem Enkhuizen og Marken, er borttagen. Afmærkningen er inddragen.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Et Fartøj er sunket i Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, 50 Alen S. for Fyret paa Noorderhoofd.

England. Themsen. Grain Spit. Gorleston. Skonnert „Flown“ er sunket $1\frac{1}{2}$ Kml. S. 2° Ø. fra Gorleston Pier. En Vragtønde er i 15 Fv. Vand udlagt $1\frac{1}{2}$ Kbl. NØ. til Ø. for Vraget. 52° 32' 55" N. Br. 1° 44' 50" Ø. Lgd.

Vraget af „Caesar“, S. for Grain Spit Tønde, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddragen.

East Dudgeon Shoal. Paa East Dudgeon Shoal er fundet en mindste Dybde af 20 Fod Vand $5\frac{1}{4}$ Kbl. N. 78° V. fra Klokketønden og $4\frac{3}{4}$ Kml. N. 12° Ø. fra Fyrskibet „Dudgeon“. 53° 19' N. Br. 0° 58' Ø. Lgd.

Tay. Fyrskibet „Abertay“ er atter udlagt paa Station, og Tønden, som midlertidig laa paa dets Plads, inddragen.

England Ø.-Kyst. Coquet Island. Ved Coquet Fyr skal gives Taagesignal med Et-Knald hver $7\frac{1}{2}$ Minut. 55° 20' N. Br. 1° 32' V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Anse de Primel. Cam. Paa Klippen Cam, ved Indløbet til Anse de Primel, er opført en sort Baake med Cylinder, 10 Fod høj over Højvande, og den gamle Baake borttagen. 48° 43' 0" N. Br. 3° 49' 35" V. Lgd.

England. Shoreham. Shoreham Fyr forandres først den 1ste September 1902.

England V.-Kyst. Skerries. Damperen „Sarah Brough“ er sunken ud for Carmel Head. To Master ere over Vandet. En grøn Vragtønde er i 10 Fv. Vand udlagt $1\frac{1}{2}$ Kbl. S. t.

Ø. for Vraget, fra Baaken paa West Mouse i N. 76° Ø. og fra North Coal Baake i N. 28° Ø. 53° 25' N. Br. 4° 33' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Ouessant. Gorié-Bihan. Baaken paa Gorié-Bihan er atter opført. Den er rød med Kogle, 16 Fod høj over Højvande. 48° 28' 20" N. Br. 5° 2' 40" V. Lgd.

Canada. St. Lawrence River. Upper Traverse. Upper Traverse Fyr er atter forandret til et hvidt, iast Fyr. Spejlapparat. 47° 20' N. Br. 70° 16' V. Lgd.

Gulf of St. Lawrence. St. Paul Island. Paa St. Paul Island er i Bunden af Bugten opført to Baaker med hvid, rund Skive paa Toppen, som holdte overet i S. 35° Ø. lede vel fri af Big Dick Rock, og to hvide, diamantformede Baaker, som holdte overet i N. 10° Ø. lede fri af Grunden udenfor Taagesignal-Stationerne. I Skæringspunktet af disse to Linjer findes den bedste Ankerplads i 18 Fv. Vand.

New Brunswick. Chaleur Bay. Bathurst Harbour. Caron Point Ledefyrilinje leder ikke længere end til Ydertønden ved Bathurst Harbour. Løbet er afmærket med sorte og røde Tønder og Baaker. Man maa ikke stole paa, at der er mere end 7 Fod Vand med Lavvande.

Prince Edwards Island. Cardigan Bay. Panmure Shoal. Tønden Wheeler Bar Tønde, ud for Panmure Shoal ved Indløbet til Georgetown, er ombyttet med en sort Spirtønde. Den ligger i 8 Fv. Vand, $12\frac{1}{2}$ Kbl. S. 26° Ø. fra Panmure Head Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bay. Middle Bay. En sort Spirtønde, Scrag Island Channel Tønde, er i 10 Fod Vand udlagt ved V.-Siden af Løbet, fra Millers Point i S. 46° Ø. og fra Little Iron Island i N. 38° Ø. En rød Spirtønde, Scrag Island Channel, er i 10 Fod Vand udlagt ved Ø.-Siden af Løbet, fra Dunning Værft i S. 9° Ø. og fra Barnes Point i S. 64° V. En sort Pæl, Crow Island Baake, er opført ved Drejningen i Løbet, fra Scrag Island venstre Kant i N. 8° Ø. og fra Millers Point i S. 83° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee River. Løb til Port Inglis. En sort og hvid lodret sribet Spidstønde, Bar Mid-Channel Tønde, er i 19 Fod Vand udlagt fra South Station i N. 78° V. og fra Northwest Station i S. 21° V. En rød Spidstønde Nr. 2, Southwest Shoal Tønde i 17 Fod Vand, fra South Station i N. 45° V. og fra New Shoal Station i S. 54° V. En rød Spidstønde Nr. 4, South Shoal Tønde i 17 Fod Vand, fra South Station i N. 24° V. og fra New Shoal Station i S. 49° V. En sort Stumptønde Nr. 5, New Shoal Tønde, i 15 Fod Vand, fra Clark Station i S. 49° V. og fra Northwest Station i S. 49° Ø. En sort Stumptønde Nr. 7, East Shoal Tønde i 17 Fod Vand, fra New Alfred Station i N. 77° V. og fra New Station i N. 80° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Tamandaré. I Tamandaré Harbor ere følgende Tønder udlagte:

Baixa Grande røde Tønde er i 2 Fv. Vand udlagt paa N. Kant af Grunden, fra Midten af Fort Santo Ignacio i S. $32\frac{1}{2}$ ° Ø., 1, 2 Kml.

Picao Sul Point sorte Tønde paa NØ.-Spidsen af Revet ud for Pynten, fra Midten af Fort Santo Ignacio i S. 19° Ø., 1, 1 Kml.

Baixinha røde Tønde paa S.-Kant af Grunden, fra Baixa Grande Tønde i N. 66° V. og fra Picao Sul Point Tønde i N. $1\frac{1}{2}$ ° V.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Palembang Rivier. Lystønden N. for Øen Pajoeng, der viser hvidt Lys i 10 S., Mørke i 10 S., er nu udlagt.

Karantænebestemmelser m. m.

Rusland. — I Odessa er der ikke forefaldet flere mistænkelige (pestagtige) Sygdomstilfælde.

Italien. — Odessa er erklæret for pestmittet. Skibe fra Ægypten maa kun anløbe Genua, Livorno, Neapel, Brindisi, Venedig, Palermo, Mesina og Catania.

Grækenland. — Skibe fra Ægypten underkastes 12 Dages Karantæne.

Sverrig. — Japan er erklæret for smittet af Kolera.

Gibraltar. — Alexandria er erklæret for smittet af Kolera.

Den 12. Juli i haardt Vejr kuldsejlede og druknede under Feje i Smaalandsøhavet Fisker af Kallehave Niels Andersen og hans voksne Søn Peter Andersen. Hustruen og 2 ukonfirmerede Børn mistede herved deres Forsørgere. En mindre Livsforsikring for Manden giver Familien godt 100 Kr. om Aaret at leve af; men da Konen er yderst svagelig og ude af Stand til at tjene noget, kan hun ikke i Længden leve af dette Beløb. Begge hendes Brødre er i de sidste Aar ligeledes omkomne paa Havet.

Enhver, der har Hjerte for denne af Sorg og Modgang prøvede Familie og Blik for Fiskerens nøjsomme og farefulde Gerning, bedes om Hjælp, at ikke økonomisk Elendighed, tilligemed al den anden Sorg og Ulykke, som en truende Sky skal hænge over Hjemmet og yderligere formørke det. Ethvert Bidrag modtages med Taknemlighed paa dette Blads Kontor og af enhver af os undertegnede.

Ida M. Suhr, Godsejerinde, Petersgaard pr. Langebæk.	P. Dahl, Sognepræst, Langebæk.	Sophus Hvilsom, Læge, Langebæk.
H. P. Hansen, Fisker, Kallehave pr. Kallehave.	Carl Hansen, Fisker, Kallehave.	L. Bache, Købmand, Kallehave.
H. P. Nielsen, Førstelærer, Kallehave.	N. Jensen, Gaardejer, Kallehave.	

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindere for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindere for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,**

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

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

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

JØRGENSEN & LANDTVED'S

GALVANISERINGS-ANSTALT,

TAGENSVEJ 24. KØBENHAVN L.

MODTAGER ALT

JÆRN OG JÆRNARBEJDE TIL GALVANISERING
TIL BILLIGSTE PRIS OG HURTIG EKSPEDITION.
TLF. TAGENSVEJ 341.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Aug. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		100	102
Danmark	69— 1/4	69	69 1/2
Norden		98 3/4	99 3/4
Kjøbenhavn	85 3/4	85 1/4	85 1/2
Carl		41	41 1/2
Dannebrog		84 3/4	86
Skjold		54 1/4	55
Urania		38 1/2	40 1/2
Union	91	91	91 1/4
Dampsk. af 1896		85	87
Østasiatiske	99 1/4	99 1/4	99 1/2
Østersøen	100	99 1/2	100 1/2
Nordsøen		38	50
Torm		—	—
Vesterhavet		—	107
Gorm		—	—
Inga	85	84 1/2	85 1/2
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		40	60
Dansk-russisk Dampsk.	80	79	85
Hejmdal		98	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	105
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		99 1/4	101
3 1/2% Husejer Kreditk.		87 1/4	87 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.	89 1/2	89 1/4	89 1/2
4% — — — 2. Serie ..	94—	93 3/4	94
4% — — — 1. — ..		98	98 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	89 3/4	89 1/2	89 3/4
3 1/2% — — — 7 —	94 1/4—	94	94 1/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —		90	92
Aktier.			
Nationalbank		145 1/2	146 1/2
Privatbank	119 3/4— 1/4	118 3/4	119
Landmandsbank	117 3/4— 1/2	117 1/2	117 3/4
Handelsbank		120 3/4	121
Grundejerbank		105 3/4	107
Burm. & Wain	89 1/2	88 3/4	89
Helsingørs Jærnsk.		92	95
Sukkerfabr.		107 3/4	108 3/4
Bryggeri Aktier		107 3/4	108

Vekselkurser d. 19. Aug. 1902.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.20	18.17
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Aug. 1902.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	—
3 1/2% — Boden Kredit	95
5% Mexikanske 1899	101.25
5% Rumænske Stats	97.40
4% — — — 1890	84.70

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

„Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 4,000, „Urania“ 2,000, „Skjold“ 4,000, „Danmark“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Union“ 4,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning. 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissennærmerer Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Bugsering. Ingen fast Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. 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.
Vejele.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Lædningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Aluminiumsforbindelse, og det eneste Middel, som gør Støvlerne absolut vandtætte og dobbelt saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

Cornelius Knudsens Etabl.,

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



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

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

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

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede
Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 86. Nakskov.

Nordisk Skibssalg-Bureau

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

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.

P. Schous

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

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejskibe,

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

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lassepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trøler
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.
Kjøbenhavn.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.
Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Bøfragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

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

Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 1554 & 359.

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

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

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

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Alphas.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

W. B. Dick & Co.

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

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfaryer for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Diotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

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

LANDMANDSBANKEN

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

Lanterner med Certifikat,
Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Løderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.

N. M. Lund.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til Skibsproviant.

Telf. 4321. * Privat Telf. 18409.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Cremer sin Søjers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isekræm-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Joh. Føns's

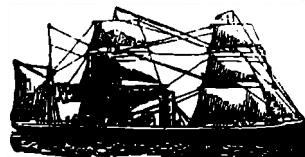
Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsøns Efflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre
med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer.
Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres,
lige om alle Slags Metallegeringer.
Ærbødigt
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Skib til Salg.

Til Salg er en smuk Lodskutter eller Yacht, bygget af Eg med Metal-Bolte og af følgende Dimensioner:

Længde omtrent 50' med 14' 3" x 9'. Kutteren, som fornyligt er dokket og repareret og er i udmærket Stand, har Jærnballast og stort Inventar, er en Hurtigsejler og udmærket Seskib. Med dens elegante Bekvemligheder egner den sig særlig for Lystsejlsads, til Lodskutter eller til Fiskeri.

Ligeledes er til Salg nogle faa gode Fiskesmakker (Sejl) paa 40 à 70 Reg. Tons.

Angaaende laveste Pris og andre Oplysninger henvende man sig til

W. A. Massey & Co.,
Hull.

Telegramadr.: Massey, Hull.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 21. August 1902. — Engelsk Højesteretsdom. — Sømandshjemmet i Bergen. — Havnene i Nordbotten. — Fragtmarkedet. — Nord-Østersø Kanalen. — Den østrig-ungarske Handelsmarine. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

H. Steensen's

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1888).

Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 35.

Kjøbenhavn, Torsdag den 28. Avgust 1902.

9. Aarg.



Preisler.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter, Kew
Certifikat 110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 110 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Bor
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Forlang altid
Otto Monsteds
Margarine

Specielt præpareret for Skibsbrug.

Holdbar

Fortrinlig Kvalitet

Smørfarvet

Leveres til alle engelske og andre europæiske Havne
ved Henvendelse til Fabriken

OTTO MONSTED, LIMITED,
Southall, near LONDON.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Fabrik for Bundmaling
til Jærn- og Træskibe & Baade.

Anbefalet af  Orlogsværftet.

Indregistreret Varemærke.
Anerkendt dansk Fabrikat.
RASCH & CO'S EFTF. KJØBENHAVN K. Nikolaigade 29.
Telefon 5743.

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

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. **Otzen & Thorstenson,** Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilketomhelst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.

Tilkendt Guldmédaille Paris 1900.

Tilkendt Guldmédaille og højeste

Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Aalborg, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Treffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 28. August 1902.

En af „Board of Trade“ for nylig udsendt Statistik behandler Antallet af Menneskeliv, der aarlig gaar tabt ved Ulykkestilfælde i britiske Handelskibe, et Spørgsmaal, der har betydelig Interesse ogsaa i andre Lande, fordi de foreliggende Resultater uden Tvivl er nogenlunde almengyldige. Efter „Sh. Gaz.“ anfører vi, at Statistiken oplyser om det Antal Menneskeliv, der er gaaet tabt ved Forlis, Drukning og andre Ulykkestilfælde i britiske Handelskibe i 1881 og fra 1891—1901, saaledes at der foreligger Materiale for en lang Periode. Statistiken giver det utvivlsomme Resultat, at Sikkerheden for Menneskeliv i den britiske Handelsflaade er vokset. I 1881, da 186,719 Kaptajner og Søfolk var beskæftigede i Flaaden, var Antallet af Mennesker, der omkom ved Ulykkestilfælde, 3,278, eller 1 af 57. Ti Aar senere, i 1891, da Besætningerne talte 218,247 Mand, var Antallet af tabte Menneskeliv gaaet ned til 1,892 eller 1 af 115. I Fjor, da der var ansat 225,443 Kaptajner og Søfolk, var Antallet yderligere gaaet ned til 1,252, eller 1 af 180. Medens der altsaa for 20 Aar siden omkom 1 Sømmand af hver 57 i britiske Skibe, omkom i Fjor kun 1 af hver 180. Det maatte nu ganske vist forudsættes, at der maatte være en Nedgang, fordi den britiske Sejlskibsflaade i de mellem-liggende Aar er bleven stærkt formindsket og Dampskibsflaaden er vokset kolossalt, og, som enhver véd, giver Dampskibsfarten forøget Sikkerhed for Menneskeliv. Man bør derfor betragte Tallene for Sejlskibene og for Dampskibene hver for sig, for at se, om Tabet af Menneskeliv paa Søen er taget af hovedsagelig fordi Sejlskibenes Antal er formindsket. I 1881 var 93,246 Kaptajner og Søfolk beskæftigede i britiske Sejlskibe, og der omkom ved Ulykkestilfælde 2,262, eller 1 af 41. I 1891 var det først nævnte Tal gaaet ned til 63,357, det sidst nævnte til 1,066, eller 1 af 59. I Fjor talte Besætningerne kun 38,400 Mand, og Antallet af tabte Menneskeliv var 566, eller 1 af 68. I de 20 Aar er altsaa Antallet af tabte Menneskeliv i Sejlskibe gaaet ned fra 1 af hver 41 Mand til 1 af hver 68. I flere af de nævnte Aar var Tallene endnu gunstigere; saaledes var i 1897 Forholdet 1 af 94; i 1895, der var et uheldigt Aar, var det derimod 1 af 54. Særlig for Sejlskibenes Vedkommende er meget naturligvis afhængigt af Vejrforholdene i det paagældende Aar, men det kan ikke være tilfældigt, at der, naar undtages 1895, har været Fremgang i hvert Aar efter 1891, sammenlignet med dette, og en endnu større Fremgang sammenlignet med Tallene fra 1881. Det maa derfor anses for bevist, at Nedgangen i det samlede Tab af Menneskeliv paa ingen Maade udelukkende skyldes det formindskede Antal Folk, der beskæftiges i Sejlskibe, men ogsaa skyldes den forøgede Sikkerhed for disse Folk. — Hvad Dampskibene dernæst angaar, er Resultaterne ogsaa ubetinget gunstige. I 1881 beskæftigedes 93,473 Kaptajner og Søfolk i britiske Dampskibe, og Antallet af tabte Menneskeliv var 1,016, eller 1 af 92. I 1891 var Antallet af de første gaaet op til 154,890, og Antallet af de sidste var gaaet ned til 826, eller 1 af 188. Det kan næsten synes, at 1891 har været et Undtagelsesaar, men Tallene for de følgende Aar bekræfter ingenlunde en saadan Formodning, for i syv af de ti Aar var de gunstigere end i 1891, og de var gunstigst i Fjor. Da var Antallet af Kaptajner og Søfolk, beskæftigede i Dampskibe, 187,043, og Antallet af Mennesker, der omkom ved Ulykkestilfælde, 686, eller 1 af 273. Det vil ses, at Antallet af Folk, der beskæftiges i Dampskibsflaaden, er mere end fordoblet fra 1881 til 1901, medens Tallet for de omkomne er gaaet ned fra 1 af 92 til 1 af 273. Selvfølgelig er der nogle uheldige Aar, der præger Tallene ogsaa for Dampskibenes Vedkommende, men som Helhed er Fremgangen saa konstant, at det maa siges, at Menneskeliv var aldrig sikrere om Bord i en britisk

Damper end de er det i Dag. — Tallene baade for Sejl- og Dampskibe er meget tilfredsstillende for Skibsrederne, fordi de viser, at deres Bestræbelser for at fremme Sikkerheden for deres Flaader belønnes.

Den engelske Skibsbygnings-Statistik for Juli er, skriver „Sh. Gaz.“, et Værk, der næsten indgyder Forskrækkelse. Den aabenbarer en Tilstand, der snarere vil frembringe Modløshed end Tillid blandt Rederne. Det fremgaar nemlig af den, at der paa den ene Side har fundet en usædvanlig stor Produktion af ny Tonnage Sted, medens paa den anden Side Afgang i Tonnagen af forskellige Grunde har været paafaldende ringe. Resultatet er da selvfølgelig en Tilvækst til den britiske Handelsflaade, der under de nuværende Forhold er helt foruroligende. Af ny Staaldampere var der i Juli en Tilgang af ikke mindre end 49 med en Brutto Tonnage af 120,045 Tons, der i Forening med Jærn- og Træskibe af mindre Størrelse giver en Tilgang af ialt 79 Skibe med 121,896 Brutto Tons. Afgang var kun 8 Staaldampere med 15,573 Brutto Tons, 12 Jærndampere med 5,701 Brutto Tons, samt forskellige Arter Trædampere og Sejlskibe, ialt 60 Skibe med 32,743 Brutto Tons. Den virkelige Tilvækst i den ene Maaned bliver da 89,153 Brutto Tons. Det svarer til over 1 Million Tons aarlig. Det behøver ikke at siges, at denne Tilvækst er overordentlig og unormal, og at den ikke kan vedblive. Med den nuværende elendige Tilstand af Fragtmarkedet for Øje er den ligefrem sørgelig.

Andetsteds i nærværende Nummer af Bladet bringer vi Meddelelser om det ny Skib, der i disse Dage er løbet af Stablen paa et engelsk Værft og for engelsk Regning, og som indtil videre er Verdens største. Med Hensyn til Farten holder Tyskland derimod stadig Førstillingen, og det synes, at man i England i hvert Fald foreløbig ikke vil konkurrere om den. Det har i saa Henseende Interesse at læse nogle Udtalelser, der fremsættes af Mr. G. B. Hunter ved en Festlighed i Anledning af Stabelaføbningen paa Swan & Hunters Værft i Wallsend af Cunard-Selskabets ny Damper Carpathia. Mr. Hunter udtalte, at Cunard-Selskabet havde anvendt Millioner af Pund paa at forøge sin Flaade af Postdampere og var sikkert beredt til at anvende flere, men Bevæggrundene hertil var mere af national end af økonomisk Art. Han troede, at det var fordelagtigst for Rederne at bygge Skibe med moderat Fart. Første Klasses Postdampere af de største og med samme eller større Fart end udenlandske Dampere koster nu c. 1 Mill. Lst. Stykket og forbruger c. 800 Tons Kul i Døgnet, imod under 150 Tons i Skibe af omtrent samme Størrelse som Carpathia, og Omkostningerne ved dem er for store for private Selskaber.

Af en Fortegnelse i „Hamb. Børsenhalle“ fremgaar det, at ikke mindre end 236 Sejlskibe i den tyske Handelsflaade maaler 1,000 Reg.-Tons og derover; de fleste af dem har hjemme i Hamburg. De største er to Sejlskibe, der ejes af Firmaet F. Laeisz, og som maaler henholdsvis 5,000 og 4,000 Brutto Tons; det er den femmastede Fuldrigger Preussen, Verdens største Sejlskib, og Femmaesteren Potosi. No. 3 er Alster-Selskabets Firemaster Alsterdam, ogsaa af Hamburg; den maaler 3,537 Tons. No. 4 er et nyt Skib Urania, 3,060 Netto Tons, og No. 5 Henriette af Hockham ved Blankenese, 3,130 Tons. I Hamburg findes yderligere fem Skibe, der maaler fra 3,100 til 3,776 Reg.-Tons Brutto. Derefter kommer Bremen-Sejlskibet Adelaide, 3,073 Tons,

Paul Rickmers og Alsternixe, henholdsvis af Bremen og Hamburg, og hermed er Fortegnelsen over de 13 største tyske Sejlskibe, paa over 3,000 Reg.-Tons Brutto, sluttet. Fra 2—3,000 Tons maaler 19 Skibe i Hamburg og 27 i Bremen, herunder Skoleskibet Herz og in Sophie Charlotte. Den næste Gruppe Skibe, der maaler fra 1—2,000 Tons, omfatter 177 Skibe, af hvilke de største har hjemme i Hamburg eller Bremen. Det største tyske Sejlskib udenfor disse Pladser er Hassia paa 1,876 Tons; derefter kommer nogle Skibe i Geestemünde, Rostock, Brahe o. fl. Havne; de maaler fra 1—2,000 Tons.

Staalbarken Pamela, tilhørende Firmaet Laeisz i Hamburg, afaar i denne Maaned fra Antwerpen til Chili, medens Firmaets hurtig gaaende Sejlskibe hidtil udelukkende har haft Hamburg til Afgangshavn. Pamela laster i Antwerpen til Valparaiso og Iquique; i næste Maaned vil Parchim laste og i November Plus, begge ligeledes i Antwerpen. Firmaet har i Sinde at besejle denne Rute regelmæssigt, for at udvikle Trafiken mellem Antwerpen og Chili; Eksporten af visse Varer, der kun kan bære de lavere Sejlskibs-rater, bliver derved muliggjort.

Kaptajn Carl Mygind, Fører af 3-m. Sk. „Skjold“ af Marstal, er ifølge „Ærø Avis“ efter sikkert Forlydende ansat som Navigationslærer i Frederikshavn.

Ifølge Meddelelse til os er Styrmand Gregers M. Christensen død paa Rejsen fra Newcastle N. S. W. til Valparaiso om Bord i Fanøskibet „Gladstone“. Den Afdøde var hjemmehørende i Nordby og gift. Han døde af Beri-Beri.

Fra Fanø skrives til os:

Det ny Fyrskib „Horns Rev“ blev d. 22. ds. lagt paa sin Station ved Horns Rev. I det ny Fyrskib er installeret den traadløse Telegraf. Det er et solidt Skib og udstyret efter Tidens Krav, saa det nok vil tjene sit Øjemed og være de søfarende til megen Gavn.

—n—n.

Verdens største og Verdens hurtigste Damper.

White Star Linjens ny Damper Cedric, som i disse Dage er løbet af Stablen hos Harland & Wolff i Belfast, er nu Verdens største Skib, uden derfor at naa Kaiser Wilhelm II's store Fart. Denne sidste Damper samt Oceanic er begge 5 à 6 Fod længere end Cedric, der til Gængæld er noget bredere end begge de andre Dampere. Cedric er, skønt Hoveddimensionerne er de samme, dog 90 Tons større end Søsterskibet Celtic, som følgende korte Oversigt over Kæmpedamperne viser:

Navn.	Længde i feet.	Bredde i feet.	Dybde i feet.	Brutto- Tonnage
Kajser Wilhelm II..	706,84	73	40	19,500
Oceanic	705,5	68	49	17,274
Celtic	700	75	49	20,880
Cedric	700	75	49	20,970
Deutschland	661	67	40	16,502
Great Eastern.....	691	83	48	18,915

Ligesom Søsterskibet har Cedric ni Dæk og er ligesom dette overordentlig stiv, og alle Forholdsregler er taget for at gøre Skroget saa stærkt som muligt til at modstaa de langskibs og tværskibs Paavirkninger. En flad Køl er nittet til Yderklædningen, og Slingrekølene strækker sig over en Længde af 250 Fod. Der findes 6 langskibs Skodder, tre paa hver Side af Inderkølen, og i Forbindelse med mange tværskibs Skodder dannes derved den dobbelte Cellebund med mange vandtætte Rum, der dækkes af Inderklædningen.

Dobbelte Vinkeljærn anvendes overalt, og under Dækket findes Bjælker for hvert Spant; Skrue- og Rordelene er byggede som i Oceanic og i Celtic og paa alle Maader har man søgt at faa et stærkt og solidt bygget Skrog.

Deplacementet vil ved et Dybgaende af 36½ feet blive c. 38,000 Tons, mere end dobbelt saa stort som de største eksisterende Krigsskibe, og over 10,000 Tons større end det gamle Kæmpeskib „Great Eastern“.

Det samlede Antal Staalplader beløber sig til 1,392, og i Kølen, Dobbeltbunden, Skroget og Spanterne etc. findes omtrent 168,000 1¼" Nitnagler. Pladernes omtrentlige Længde er gennemsnitlig 30 feet og nogle af dem vejer omkring 4 Tons. Alt Arbejde med disse store Vægte vilde have været umuligt uden de umaadelig store Kraner, som Værftet anskaffede, da „Oceanic“ blev bygget.

Paa alle Maader har man sørget for at faa et for Passagerer saa godt og behageligt Skib som muligt. White Star Linjen er jo bekendt for gode og bekvemmelige Dampere. Man mener i „Cedric“ at kunne faa Plads til 2,900 Passagerer og til 335 Mands Besætning, hvoraf 64 skal gøre Dækstjeneste, 92 Maskintjeneste, medens 179 er forhaanden til al anden Beskæftigelse — Opvartning, Kabys o. s. v.

For 1ste Kl.s Passagerer findes Lukafer og Saloner paa de 4 øverste Dæk, for 2den Kl. agterude paa øverste Dæk og Brodækket, og for 3dje Kl. paa Mellemdækkene. Paa „Celtic“ fandtes kun Plads til 160 2den Kl.s Passagerer og til 2,352 3dje Kl., men i „Cedric“ er det Meningen at forøge 2den Kl.s Pladserne paa Bekostning af 3dje Klasse.

„Cedric“ er som sine Forgængere ikke udset til at være Rekord sætter; der er derfor ogsaa meget lidt at sige om Maskinerne, der selvfølgelig er saa moderne som muligt. Maskinerne har Kvadruple-Ekspansion og Cylindernes Diameter er paa 33, 47½, 68½ og 98 Tommer. Slaglængden er 5 ft. 3 inch. og Dampen leveres med et Tryk paa 210 lbs. af 8 Kedler.

Arrangementet til dette mægtige Skibs Afløbning var helt og holdent det samme, som var truffet ved Søsterskibet „Celtics“ Afløbning.

Den 12. August løb Norddeutsche Lloyds ny Hurtigdamper „Kaiser Wilhelm II“ af Stablen paa Vulcans Værft i Stettin i Overværelse af den tyske Kejser. Med denne Damper er Tyskland nu i Besiddelse af 4 Dampere, der overgaar alle andre i Hurtighed. Længden er 707 feet, Bredden 73, Dybden 40, og den er 19,500 Brutto Tons stor. Det fuldt lastede Skibs Deplacement er 26,000 Tons.

„Kaiser Wilhelm II“ er bygget af de bedste tyske Staalmaterialer med en gennem hele Skibets Længde gaaende Dobbeltbund, som er delt i 26 vandtætte Afdelinger, og ovenover Bunden ved tvær- og langskibs Skodder delt i 19 vandtætte Rum. De tværskibs Skodder er anbragte saaledes, at Skibet kan flyde selv om to ved hinanden liggende Rum er fyldte med Vand. Indtil Overdækket findes 4 gennem hele Skibet løbende Staal-dæk, og over Overdækket findes et fra for til agter løbende Spardæk, hvis midterste Del tjener som Promenade-dæk, en stor Bak, et Midtskibshus og en Opygning

agter, og mellem de to sidste er bygget et øverste Promenadedæk med et Dækshus, hvorover Baadedækket atter findes.

Skibet kan ialt tage 775 første Klasses, 343 anden Kl. og 770 tredje Kl. Passagerer. Besætningen bestaar af 600 Mand. Ialt kan det altsaa have c. 2,500 Mennesker om Bord. For første Klasses Passagerer findes 2 særlig komfortabelt indrettede Kabytter, dertil 8 Luksurum, 8 Stadssaloner og 4 Rum med Badeværelse. Paa Hoveddækket findes Spisesalonen med 554 Siddepladser, endvidere Ryge-, Selskabs-, Læse- og Skrivesaloner paa øverste Promenadedæk, foruden Barnesalonen og Kaffe-salonen. Til anden Klasses Passagerer findes Spisesalonen med 190 Siddepladser samt Selskabs- og Rygesalon, og dertil kommer endvidere 3dje Klasses og Mandskabets gode og behagelige Rum.

Fra Kommandobroen kan Kaptajnen lukke de 24 vandtætte Døre og overbevise sig om, at de er lukkede. Alle beboelige Rum er oplyste med Elektricitet, har Dampvarme og god Ventilation.

Maskinen, der ogsaa er bygget af Vulcan, bestaar af 4 Kvadruple-Ekspansions Hammermaskiner med Overfladekondensator; Maskinerne er opstillede ved Siden af hinanden med vandtæt Skod imellem, og hver 2 Maskiner virker ved en c. 130 Fod lang Aksel paa en firvinget Bronceskrue af 22 Fods Diameter.

Dampen leveres af 12 dobbelte og 7 enkelte Kedler, der arbejder med 15 Atmosfærers Overtryk, 10,000 qm. Hedeflade, 124 Ildsteder og 290 qm. Ristflade. Kedlerne er ordnede i fire Grupper, der hver har en Skorsten af 16 Fods Diameter og paa c. 130 Fods Højde. Ialt indikeres 38—40,000 HK.

„Kaiser Wilhelm II“ er endvidere forsynet med Placementer til et større Antal Skyts, saaledes at den i Krigstid kan optræde som hurtigløbende Hjælpekrydser.

Afgift til Konsulatet i Las Palmas.

Vi har modtaget følgende:

I Tilslutning til en Artikel af Kaptajn C. G. Clausen, S. S. „Brattingsborg“, i „Dansk Søfartstidendes“ No. 8 af 21. Februar 1901 og den ærede Redaktions Bemærkning til samme, kan det for disse saavel som maaske for andre Kolleger have Interesse at erfare, at et d. 1. April i Aar i det danske Vicekonsulat i Las Palmas Gran Canari for Certificate of Clearance opkrævet og af mig personlig, under Protest, erlagt Gebyr, stort Pts. 10,50=7 Kr. 50 Øre, paa min Henvendelse til Udenrigsministeriet d. 2. Juli er tilbagebetalt til mit Rederi, idet det, i Henhold til en medfølgende ministeriel Skrivelse, var „fejlagtigt opkrævet“.

Da dette antagelig maa være kommen til ovennævnte Vicekonsulats Kundskab, maa det vel forventes, at saadant Gebyr for Certificate of Clearance i Fremtiden ikke afkræves Skibene i Las Palmas. Saa vidt jeg kan forstaa igennem de af mig gjorte Forespørgsler i denne Sag, er omtalte Certificate of Clearance kun et Bevis lige over for Havnekaptajnen i Las Palmas for at Skibene (Skibsførerne) har opfyldt deres Forpligtelser overfor deres Lands Konsul, idet førend Vicekonsulatet i Las Palmas for c. 2 Aar siden oprettedes, saadant Dokument ikke var nødvendigt for at faa Tilladelse til at forlade Havnen. Nu har Skibsførerne ved Anløben for at fylde Kul jo aldeles ingen Forpligtelse overfor Konsulatet til at fremlægge Skibets Papirer — ja ikke en Gang Anmeldelsespligt —, og Konsulatet vilde næppe vove at fremtvinge en Ordning, der vilde foraarsage Ekstraophold og Udgift for Skibene, saa jeg tror ikke at vi, som min ærede Kollega, Kaptajn Clausen, befrygter, er udsatte

for saadanne. Skulde det dog være, kunde maaske yderligere Henvendelse til Udenrigsministeriet hjælpe.

Det maa jo antages, at Vicekonsulen i Las Palmas har handlet i god Tro til sin Berettigelse til at opkræve oftnævnte Gebyr; men de tidt fremkomne Protester fra danske Skibsførere og deres Repræsentanter i Las Palmas imod Erlæggelsen deraf burde dog have rejst nogen Tvivl hos ham i saa Henseende, saa at han paa behørigt Sted kunde forhøre sig derom. Som det har været, viser det, for ikke at bruge et stærkere Udtryk, en meget ringe Interesse i at sætte sig ind i sine Pligter som Vicekonsul, en Interesse, som det, desværre for os danske Skibsførere, ikke er saa sjældent at træffe i samme ringe Maal.

p. t. Kjøbenhavn, d. 24. August 1902.

Med Tak for Optagelsen

Ærbødigst

H. W. Wrisberg,
S. S. „Frode“.

Sammenstødet paa Elben.

Efter Søretsdommen.

Sammenstødet mellem Damperne „Hansa“ og „Primus“, ved hvilket saa mange Menneskeliv gik tabt, og den derefter følgende søretlige Undersøgelse har givet Anledning til stærke Anker mod den Maade, paa hvilken Trafiken paa Elben er ordnet, og særlig mod det mangelfulde Tilsyn med de Passagerdampere, der besejler Elben. „Hansa“ retter et skarpt Angreb paa Autoriteterne for at have ladet det skorte paa fornødent Tilsyn, og den støtter dette paa de Erklæringer, som Føreren af „Primus“ afgav for Sørenten om Forholdene om Bord i Skibet. Bladet betegner det som vanskeligt at sige, hvormed det skal begynde sine Anker: med at omtale Redningsforanstaltningerne om Bord, eller Besættningens Størrelse og dens daglige Tjenestetid, eller den Praksis, der fulgtes ved at man holdt til venstre i Farvandet paa Trods af Søvejsreglerne, eller Statens Kontrol med Floddampere. Bladet vælger at begynde med sidst nævnte Punkt og anfører her, at det var Føreren af „Primus“, der kontrollerede Antallet af Passagerer, der gik om Bord i Kranz for at sejle til Hamburg. Han og en Mand af Besætningen optalte dem begge til c. 185, og Damperen havde Ret til at føre 192 Passagerer; men ved Politiundersøgelsen er det godtgjort, at der har været 210 Personer om Bord. Det vilde dog være urigtigt, fortsætter „Hansa“, at gøre Kaptajnen alene ansvarlig for Overlastningen; han havde gjort Tjeneste i 18 Timer og var altsaa næppe fuldt arbejdsdygtig; tilmed repræsenterede han Rederiet, der ikke forurettedes ved en større Passagerindtægt. En skarp Dom fortjener derimod de Autoriteter, der har Ansvar for Rigsanordningernes Overholdelse; i Hamburg fører Politiet en vis Kontrol med Passagerdamperne, men Kranz ligger udenfor Hamburgs Omraade.

Om hvilke Sikkerhedsforanstaltninger var dernæst tagne om Bord paa „Primus“? Der fandtes én Baad og to Korkbælter! Det lyder som Spøg og er dog bitter Alvor. Og hvem skulde betjene denne Baad, naar en faldt over Bord fra det overfyldte Skib? Dette Spørgsmaal fremsatte Rigskommissæren i Sørenten og han fik det Svar, at det skulde — Fyrbøderen! Men hvorledes skulde, spurgtes der videre, denne ene Mand faa Baaden i Vandet? „Passagererne hjælper ham, og det samme gør Manden, der sælger Drikkevarer om Bord“, lød Svaret.

Men af hvilke Personer bestod dernæst Besætningen? Dækspersonalet kun af Føreren, der stod paa Broen, og af en Matros, der stod ved Roret! Til at betjene Maskinen og til Arbejdet ved Anløbsstederne var der to Mand: en Maskinist og en Fyrbøder. Rigskommisæreren Spørgsmaal, om der ikke var nogen paa Udkig, naar det var Taage, hvad jo ikke er sjældent paa Elben, besvarede Kaptajnen benægtende. Det maatte han jo ogsaa gøre, thi hvem skulde vel holde Udkig? Maaske ogsaa Passagererne!

Til alt dette kommer endelig Tilsidesættelsen af Søvejsreglerne, der som bekendt i deres Art. 25 foreskriver, at i snævre Løb skal ethvert Dampskib holde sig til den Side af Farvandet eller Midtløbet, der ligger paa Skibets Styrbords Side. Denne Regel har „Primus“ ikke overholdt, fordi det er en gammel Praksis paa Elben at gaa tæt under Land paa den Side af Farvandet, hvor Anløbsstederne ligger. Denne Praksis kan maaske ikke fordømmes, men Navigeringen i snævre Farvande støtter sig ikke paa Praksis, men paa fastsatte Regler. Er en Praksis at foretrække for Søvejsreglerne, saa maa disse ændres ved en lokal Anordning, saaledes som man fra Skibsførernes Side forlængst har ønsket det for Elbens Vedkommende.

„Hansa“ opfordrer sluttelig indtrængende alle de paagældende Autoriteter til at forbedre disse slette Tilstande og navnlig paase, at Skibene forsynes med praktiske Redningsapparater i tilstrækkeligt Antal.

Grosserersocietetets Responsa.

En Handel om en tremastet Skonnert afsluttedes i Løbet af et Par Dage telegrafisk. Sælgeren (en Kommissionær) forlangte telegrafisk — efter tidligere at have opgivet en vis Pris — fast Accept inden en vis Frist, og Køberen, paa hvis Plads Skibet laa, svarede da telegrafisk: Accepterer mod fri Bundbesigtigelse.

Der spørges:

1) Findes der i Handelen om Skibe (specielt Træskibe) her i Landet den Kutyme, at Køberen altid, selv om saadant ikke er betinget, kan forlange Bundbesigtigelse og, 2) saafremt denne falder ugunstig ud, eventuelt refusere det uden udtrykkelig Betingelse antagne Skib — og kan ovennævnte Accept derfor anses for fast Accept som forlangt?

Responsum af 3. Januar 1902:

ad 1. Nej.

ad 2. Nej.

En Damp, der var fragtet til at sejle med en Ladning Bomuldsfrækager, havde i Konnossementet betinget: Fragten betales efter Skibets Valg, enten af den virkelig indladede eller udlossede Vægt.

Da Skibet havde udlosset, forlangtes der Fragt efter den indladede Vægt, der var større end den udlossede Vægt. Jeg tillader mig at forespørge:

- 1) Kan Skipperen vente med at træffe sit Valg i ommeldte Retning, indtil Ladningen er udlosset, eller skal han forinden Udloosningen opgive, om han vil have Fragt efter indladet eller udlosset Vægt?
- 2) og i benægtende Fald: efter hvilken Vægt (indladet eller udlosset) skal Fragten beregnes, naar Skipperen ikke forinden har truffet noget Valg?

Responsum af 13. Juni 1902:

Der forekommer ofte i Verdenshandelen Certeparti-Betingelser, hvorefter der gives et Valg som det anførte imellem Fragtbetaling af den indladede eller den virkelig udlossede Vægt; men det er da som oftest Modtageren, hvem et

saadant Valg er sikret. I saadanne Tilfælde, hvor et sligt Valg er givet, findes der som Regel udtrykkelig tilføjet den Bestemmelse, at dette Valg maa træffes, forinden Losningen paabegyndes.

Om hvorvidt der ved Bedømmelsen af nærværende Tilfælde, hvor en slig Bestemmelse om Valgets Tidspunkt ikke findes i Konnossementet, skal lægges Vægt paa, at Udeladelse af den almindelige ovennævnte Regel er foretaget, eller om denne almindelige Regel, som ellers altid findes udtrykkelig angivet, maa siges at være underforstaaet, ligger det udenfor Komiteens Competence at afgøre.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Jeg kommer til Aarhus mindst hver 14. Dag Aaret rundt. Siden Nytaar kommer der hver Gang, jeg er der, en og ofte to Politibetjente om Bord og forlanger at se Synsattesten for vor Kedelprøve. Det forekommer mig at være generende saaledes paa hver Rejse at være besværet af Politiet, da jeg med Bestemthed véd, at det vækker Opsigt og Omtale Mand og Mand imellem. Jeg er af den Formening, at naar nogle af Betjentene, som har set Attesten flere Gange siden November 1901, havde noteret Datoen, maatte det vel have været tilstrækkeligt, tilmed da Aarhus vistnok er det eneste Sted, hvor en saadan Praksis bestaar ifølge Politiasistentens Ordre. Er denne Praksis berettiget?

F. Menne,

Fører af S. S. „Moen“.

Sv.: Politivirghederne har sikkert formel Ret til, saa ofte de finder det fornødent, at undersøge den nævnte Synsattest, idet de, i Henhold til Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 § 10, har at paase, at de foreskrevne Syn finder Sted. Men da Loven kun fordrer Syn for Dampkedler foretaget 1 Gang aarlig, synes det ganske vist ufor-
nødent, at Politiet, for at forvise sig om, at saadant Syn er foretaget, saa jævnlig undersøger Synsattesten, og vi skulde tro, at den ærede Forespørger, ved at gøre Politimesteren i Aarhus opmærksom herpaa, kunde faa denne besynderlige Praksis forandret.

Sp.: I en Fragtdamp har Officererne til egen Afbenyttelse hver sit Kammer, hvor de er eneraadige; ingen anden har noget at gøre der. Men er Messen, hvor der spises, ogsaa ubetinget for dem; er den ikke, ligesom Kahytten, ogsaa til Brug for andre? Da Kok og Messedreng bor dernede og der er Lodskammer, maa disse Mennesker vel ogsaa høre til her. Er derfor Maskinmesteren i sin Ret, naar han vil forbyde Kokken at spise dernede, efterat Officererne er færdige med deres Maaltid? Det maa underforstaaes, at de var paa Krigsfod med hinanden. En Abonnent.

Sv.: I de fleste af vore Dampskibe er det, saa vidt os bekendt, Kutyme, at Restaurationspersonalet spiser i Messen, efterat Officererne er færdige med deres Maaltid. Vi mener derfor at maatte besvare Spørgsmaalet benægtende.

Fragtmarkedet.

I alt væsentligt er der i den forløbne Uge ingen Forandringer at konstatere i Fragtraterne, men det synes som om Amerika begynder at vise mere Lyst til at operere, og i Virkeligheden er der ogsaa en hel Del flere positive Ordre i Markedet end der har været i mange Maaneder. Det er jo Amerika, som Rederne ser

hen til som den Kant, hvorfra en Bedring skal komme, og nægtes kan det heller ikke, at dette Marked er det eneste, som er stort nok til at influere paa de andre, naar det først for Alvor viser sig paa Arenaen som Reflektant til Tonnage. Efter hvor stor en Maalestok Amerika vil melde sig som Liebhaber, vil de nærmeste Maaneder vise, men i hvert Fald er der dog allerede Tegn til Stede paa, at der vil blive en Del at sejle med, og Rederne bør næppe forhaste sig med at slutte fra Amerika. La Plata Markedet er meget fast for September og til Dels Oktober, hvilket ogsaa er værdt at tage i Betragtning, navnlig da der for Oktober/November antagelig vil blive Brug for megen Tonnage endnu fra Sortehavet og omliggende Distrikter, og kan der saaledes samtidig blive et godt Begær fra forskellige Kanter, vil det være et stort Skridt henimod Hidførelsen af bedre Tilstande paa Fragtmarkedet i al Almindelighed. Ser man hen til Forholdene i vore nærmeste Farvande, Nord- og Østersøen, hvor en saa stor Del af den danske Flaade finder Beskæftigelse, saa er disse Markeder desværre i en ret utilfredsstillende Forfatning i Øjeblikket. Paa Grund af ugunstigt Vejr, er Høsten forsinket i mange Guvernementer i Rusland, hovedsagelig i de nordlige, hvorfra Kornet skibes over Østersøpladserne, og det er kun smaat med Tilførslerne baade til St. Petersburg og Libau. Til Trods for de tarvelige Returfragter, er Raterne for Kul indefter til Østersøen uforandret slette paa Basis af 3/9 fra Østkysthavn til Kronstadt eller Swinemünde, og i andre Retninger baade til Middelhavet og oversøisk er Kulfragterne forholdsvis lige saa usle.

Det østlige Marked viser lidt mere Liv, men Raterne er uforandrede. Fra Calcutta sluttet nogle store Dampere til Dundee pr. September til 16/3, og der noteres 17/6 pr. Oktbr./Novbr. Bombay har sidst betalt 8/6 til udsøgt Havn pr. September, en ren Tabsfragt. Rispladserne viser ikke meget Liv; der er betalt 16/6 Rangoon/Hamburg pr. September, og enkelte Dampere har taget 10/ à 10/6 til Japan, samme Termin. Sukkerfragter fra Java til Staterne findes ikke i Øjeblikket.

Sortehavet, Azoff og Donauen fragtede betydeligt mindre i den forløbne Uge, og Raterne er overalt lavere med yderligere nedadgaende Tendens, da der stadig udbydes megen Tonnage. Fra Nicolaieff opnaas 10/6 til Rotterdam, 11/ Hamburg pr. September, og fra Odessa til Kjøbenhavn er betalt 11/6. Sulina betaler 10/3 à 10/6 L. H. A. R., hvilket er 6 à 9 d. lavere end for en Uge siden. Fra Azoff er sidst sluttet til 12/3 N. C. eller „any“, 6 d. mere til Hamburg, September Lastning, medens der fra Donauen for „handy“ Tonnage kan betinges 13/ à 13/6 N. C., 14/6 à 15/ Bergen—Kjøbenhavn.

Middelhavet er uforandret flovt. For Erts fra Seriphos er betalt 9/ à 9/3 til Dunkirk og fra Huelva til U. S. 10/3 „free despatch“. Fra Bona noteres 7/ for Fosfat til Rotterdam eller Tynen, 7/3 Kings Lynn, og fra Aguilas eller Almeria 14/ à 14/6 for Esparto til Granton eller Aberdeen. Ertsraterne fra Bilbao nærmest uforandrede som følger: 5/4½ Glasgow, 5/1½ Ayr, 5/3 Stockton, 5/1½ Middlesbro. Fra Alexandria noteres for prompt Tonnage 9/ for Bomuldsfrø til Hull, 9/6 London.

Nordamerika maa betegnes som bedre helt igennem, og for Bomuld fra Atlanterhavsplasserne samt for Træ er Raterne højere. Fra Pensacola eller Mobile til U. K. eller Kont. er sidst betalt 82/6 én, 83/9 to Lossepladser, og paa Netto Charter fra Golfen kan faas 12/6 à 12/9 pr. Oktbr./Novbr., medens der for Korn noteres 2/6 pr. Quarter pr. September og for Bomuld 36/3 à 37/6 pr. Oktober. Fra Savannah eller Charleston er betalt 30/ à 32/6 til U. K. eller Kont., 38/ Østersøen pr. Oktober. For Korn er betalt 1/9 fra Newport News til Hull, prompt. Træfragterne fra de kanadiske Pladser viser en Opgang, og der er betalt indtil 40/ fra St. John til Englands Vestkyst pr. September, endvidere 41/3 à 42/6 fra Campbleton.

La Plata Markedet er meget fast for prompt og for September Lastning, og der er sidst sluttet til 16/ pr. August fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., 17/6 à 17/9 September, 15/6 à 16/ Oktober. For Buenos Ayres Lastning betales 14/9 for prompt.

Østersømarkedet er, hvad Raterne angaar, mindst lige saa tarveligt som for en Uge siden, hvorimod Ladninger synes at være lidt rigeligere til Stede, navnlig af Træ. Der udbydes imidlertid stadig Tonnage i Overflod. Fra 2 Pladser Sydfinland er betalt 20/ D/B. ½ Boards til Hull, endvidere 20/6 D/B ¾ Boards Kotka/Hull, 23/6 D/B. Nederkalix/London, 19/ Skutskær/Hull, Frs. 28 D/B. B. Trangsund (2 Pladser) til Ghent, Frs. 31 D/B. ½ Boards Gefle/Ghent (pr. September), Hfl. 11½ D/B. Kronstadt/Rotterdam. Der noteres for September Lastning Hfl. 11¼ Sundsvall/Rotterdam, Hfl. 12 Sydfinland (2 Pladser)/Rotterdam, Frs. 29/31 D/B. ½ Boards Sydfinland/Antwerpen, 22/ D/B. Kronstadt/Aberdeen, Frs. 22/23 Arendal/Antwerpen. Fra St. Petersburg betales for Korn 1/0¾ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/2¼ Antwerpen, Hamburg, Rm. 12/13 Rugbasis til Danmark eller Sydsverrig. Riga Markedet er fremdeles flovt; der noteres 19/ D/B. 6/ Sleepers til London eller Hull, 18/6 D/B. Grangemouth, Frs. 25 D/B. Dunkirk eller Ghent, Frs. 27 Rouen, 6/ Sleepers til Holland, Rm. 12/13 Rugbasis Danmark eller Østnorge. Fra Libau betinges ved Anlægning 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, og fra Windau 34/ pr. 343 Kbf. Pitprops til West Hartlepool. Königsberg noterer uforandret 1/ for Hvede til London eller Hull, 1/3 & 14/ for Hamp til Antwerpen, endvidere Rm. 5½ à 6 pr. Ton Rug til Danmark eller Sydsverrig. For Erts fra Luleå er sluttet til 4/10½ Rotterdam, Amsterdam eller Emden.

Kulfragterne er fremdeles usle i alle Retninger, baade fra Østkystpladserne og fra Wales, idet der udbydes overmaade mange Dampere. Fra Firth of Forth er sidst sluttet til 3/9 Kronstadt, 4/1½ Reval, 3/10½ Luleå, 4/ Stockholm, 3/10½ Aarhus, 4/4½ à 4/7½ Kiel, 4/9 Rostock, 3/10½ Swinemünde, 4/1½ à 4/3 Aalborg. Raterne fra Tyne eller Blyth er som følger: 3/9 Kronstadt, 3/9 à 4/ Stockholm, 3/9 à 3/10½ Swinemünde, 4/ Pillau, 4/1½ Memel, 4/ Riga, 4/1½ à 4/3 Libau, 3/7½ à 3/9 Hamburg, 5/ Lissabon, 4/ à 4/3 Neapel, 5/3 Alexandria. Fra Cardiff betales 4/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 4/3 Korsør, 5/ Gibraltar, 4/3 à 4/6 Genua, Frs. 5¼ à 5½ Marseille, 3/9 Malta, 5/ à 5/3 Venedig, 4/6 à 4/7½, Port Said, 12/3 Perim, 5/9 Las Palmas, 12/ La Plata eller Rio Janeiro.

Sejlskibs markedet viser ingen nævneværdig Forandring. hverken for Langfarten eller for den korte Fart. Fra San Francisco betales 23/9 til U. K. Havre, Antwerpen eller Dunkirk, prompt Lastning, og fra Portland (Or.) eller Tacoma sluttet til 26/3 pr. Oktober/November. Raten fra Sydamerikas Vestkyst er lidt lavere, og der er sidst sluttet til 17/6 pr. Oktober til Evropa eller New York. Kulfragterne fra Newcastle (N. S. W.) er 12/6 à 12/9 til Sydamerikas Vestkyst. For Kul fra Hull til Montevideo er betalt 11/. — I den korte Fart er Markedet temmelig trevent. For Brædder fra Hernøsand-Distriktet til god dansk Provinshavn betales Rm. 22, fra Sydfinland Rm. 21/23 og fra Umeå eller Piteå-Distrikterne c. Rm. 24 pr. Stdr., alt for Skibe af Middelsstørrelse, medens større Skibe paa 100/200 Stdr. maa nøjes med 1 à 2 Rm. mindre. Fra Aalborg eller Stevns kan faas Kridt til Riga eller St. Petersburg, og betales herfor Rm. 3 à 3½ pr. Ton. Ildfaste Sten etc. fra Høganäs, Helsingborg, Landskrona eller Rønne giver Rm. 3½ à 4 pr. Ton til Sydfinland. For Majs fra Kjøbenhavns Frihavn til dansk Provinshavn betales 11/13 Øre pr. Centner for Smaaskibe.

Verdenshandelen.

I Begyndelsen af forrige Aarhundrede, efter de napoleonske Krige, var der kun én Magt, som havde Herredømmet paa Havet, som besad store Kolonier og som ubestridt drev Verdenshandel. Det var England. Alle andre søfarende Nationer havde faaet deres Flaader ødelagte, og de store Stater, Rusland, Frankrig og Tyskland, var for udmattede til at konkurrere med England og tænkte kun paa at komme til Kræfter og paa at ordne de indre Forhold.

Paa Grund af denne Overlegenhed paa Havet fremstod Englands Lære om Frihandelen; Landet følte sig stærkt nok til at nedlægge alle Beskyttelsesmure i eget Land og til Gengæld at forlange aabne Havne for sine Varer i fremmede Stater. Verdensomsætningen beløb sig den Gang til c. 6 Milliarder Kroner, ved Midten af Aarhundredet var den stegen til c. 16 Milliarder, og er nu oppe paa c. 90 Milliarder Kroner.

Men i Løbet af Aarhundredet har de enkelte Staters Andel heri forandret sig en Del. Englands Procentandel er gaaet tilbage, skønt det endnu stadig staar højest med $\frac{1}{4}$ af det hele. Frankrig, der længe var No. 2 i Rækken, er nu overfløjet af Tyskland, der i 1900 sad inde med $\frac{1}{3}$ af Verdenshandelen, omtrent ligesom Nordamerika, medens Frankrig nu er No. 5. For Fremtiden staar Kampen mellem England, Tyskland og Nordamerika.

Den enorme Tilvækst i Verdenshandelen og Skibsfarten havde aldrig kunnet finde Sted uden Materiellets Udvikling. Overgangen er sket fra Træ til Staal som Byggemateriale og fra Sejl til Damp som Fremdrivningsmiddel. Skibene løber hurtigere, deres Rumindhold er mange Gange større, Rejsernes Antal stiger, og Mængden af faste Ruter tiltager. I Midten af Aarhundredet tog Rejsen fra Hamburg til New York 6 Uger, medens den nu kan gøres paa én Uge — den Gang gjaldt et Skib paa 600 Tons for stort, medens man nu bygger Skibe paa op til 20,000 Tons, og de faste Skibsrueters Net spænder nu over hele Jorden.

I 1870—71 var den samlede Handelsflaades Dampskibstonnage 2,8 Mill. Tons, Sejlskibstonnagen 16 Mill. Men i 1900 var Dampskibstonnagen stegen til c. 60 Mill. Tons og Sejlskibstonnagen aftagen til 9 Mill. Tons. Den japanesiske Handelsflaade, der næppe eksisterede før Midten af 80erne, bestaar nu af over 800 Dampskibe med c. $\frac{1}{2}$ Mill. Tons og af c. 3,000 Sejlskibe; Landet holder sin egen Rute paa Evropa.

Angaaende Rækkefølgen er det interessant at se, at for 30 Aar siden, da Rækkefølgen for Dampskibsflaaderne var England, Nordamerika, Frankrig, Tyskland, forholdt Tysklands Flaade sig til Englands som 1 til 16. Nu er Forholdet 1 til 7, og Tyskland staar som No. 2 i Rækken med de hurtigste Dampere og de største Selskaber. Nordtyske Lloyd fortrænger mere og mere England i de østasiatiske Farvande, og Hamburg-Amerika Linjen omfatter nu hele Sydamerika og har begyndt at erobre det stille Ocean med den ny Linie St. Francisko—Yokohama. Handelen er fra at have sit Centrum i evropæiske Farvande nu mere end nogensinde bleven til Verdenshandel, og enhver Stat, der gør Krav paa at regnes for Stormagt, maa først og fremmest have en stærk Orlogsmarine for at beskytte sin Handel. Tidligere afgang de enkelte Staters Ve og Vel af Kampen paa Landjorden; i Fremtiden afgøres Krigene paa Havet, hvor de store Staters Skæbne nu mere end nogensinde ligger. I Erkendelse heraf udvikler ogsaa Stormagterne deres Orlogsflaader i ganske overordentlig Grad. Saaledes var Englands aarlige Flaadebudget i Begyndelsen af 90erne 225 Mill. Kr., medens det nu er 590 Mill. Frankrigs Budget er steget med 90 Mill. Kr.; Nordamerikas er 3 Gange saa stort som før. Japans er fra intet gaaet op til 150 Mill. Ruslands er gaaet fra 80 til 250 Mill., og Tysklands er gaaet 90 Mill. Kr. i Vejret.

Uden at indlade os paa militære Betragtninger, anfører vi dette kun som et Udtryk for, hvor megen Vægt Stormagterne lægger paa at beskytte deres Verdenshandel, der nu er en af deres Livsnerver.

Rundt omkring i Landene bygges Havne, graves Kanaler, lægges Telegrafkabler og betales Subventioner for at fremme egen Skibsbygning og Skibsfart og for at understøtte Postfarten; Farvande belyses og forbedres og Fiskeriet ophjælpes.

Ingen Stat betaler dog saa høje Præmier som Frankrig (29 Mill. Kr. aarlig), og dog gaar den franske Skibsfart tilbage. England betaler 22 Mill. Kr., Italien 8 Mill., men baade i Nordamerika og England rejser der sig Stemmer for langt højere Subventioner for at ophjælpe den nationale Skibsfart.

Som en Følge af Verdenshandelens Opsving begyndte Stormagterne at drive oversøisk Politik, og begyndte paa et Kapløb for at sikre sig Kolonier og Støttesteder for deres Flaader. Tyskland, Nordamerika og Japan optræder nu som Medbejlere til de gamle kolonibesiddende Stater.

Men af endnu større Vigtighed er det dog, ad Handelen Vej at erobre ny Lande og Stæder, udsende dygtige Købmænd, som kan erhverve Afsætningspladser for Hjemlandets Varer og aabne ny Forbindelser, og her er Tyskland for Øjeblikket langt i Spidsen for andre Stater, der alene med væbnet Magt udvider deres Magt-omraade.

Endnu udgaar Verdenshandelen fra og udmunder i Evropa, paa hvilken Verdensdel $\frac{2}{3}$ af den samlede Handelsomsætning falder. Verdenshandelens Sæde er Havet, thi $\frac{4}{5}$ er Søhandel, og kun $\frac{1}{5}$ af Handelen søger Landvejen. Foruden Evropa danner der sig nu Midtpunkter for Handelen i Nordamerika, Avstralien og Østasien, særlig i Japan.

(Sluttes.)

Ugens Havarier.

Poseidon, Fiskedampskib af Altona, har d. 21. ds. været paa Grund paa Sprogø, men er ved Hjælp af Bjærgningsdamperen „Helsingør“ bragt flot og indbugseret til Korsør.

Kathinka, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Riga til Woodbridge med Oljekager kommen paa Grund udfor Woodbridge, har begivet sig og er bleven meget læk.

Henry, 3-m. Skonnert af Bergqvara, som d. 4. ds. kolliderede i Øresund med Dpsk. Cøln af Stettin og fuld af Vand indslæbtes til herværende Frihavn, er efter endt Udlosning d. 18. ds. bleven kondemneret og skal sælges ved Auktion.

Nybygninger, Køb og Salg.

I Gøteborg er d. 16. f. M. en skonnertrigget Staaldamper løbet af Stablen til Rederiet H. C. Grube i Marstal. Den maaler 250 Tons Brutto og døbtes H. C. Grube.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Stettin 22. August, ank. til Danzig 23. August. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 22. August, best. til Dunkirk. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 17. Aug., ank. t. Riga 19. Aug. — L. H. Carl, Lorenzen afgik fra Blyth 23. August, best. til Kronstadt. — Erik II, Hveysel, afgik fra Dunkerque 25. August, best. til Wearmouth. — Knud II, Hansen, afgik fra Grangemouth 22. August, best. til Archangel. — Ragnar, Holst, afgik fra Uleåborg 19. August, best. til Rouen. — Volmer, Riber, afgik fra Kronstadt 14. August, ank. til St. Petersburg 19. August. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Riga 13. August, ank. til Dunkirk 20. August. — Olaf, Petersen, afgik fra Jakobstad 21. August, best. til Calais. — Svend II, Risø, afg. fra Newcastle 16. Aug., best. til Archangel. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 24. August, best. til Rouen. — Skjold, Schmidt, afgik fra Windau 20. August, best. til Ghent.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Aberdeen 20. August. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afg. fra Blyth 22. August, best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Antwerpen 23. August, ank. til Blyth 25. August. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 19. August. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Ghent 21. August, ank. til Newcastle 23. August. — Russ, Rasmussen, ank. til Pugwash 15. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 13. August.

Heimdøl. Anine, Rathje, afgik fra Riga 22. August, ank. til Ghent 27. August. — Kamma, Løfler, ank. til Memel 21. August. — Helga, Lagesen, afg. fra Rouen 27. August. — Martha, Jørgensen, ank. til Sunderland 26. August. — Elna, Møller, ank. til Howden Dock 26. August. — Therese, Pedersen, ank. til Rouen 25. August.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, ank. til St. Ybes 25. August. — Kronborg, Jeppesen, ank. til Novorossisk 22. August. — Ophelia, Vilhelmsen, pass. Beachy Head 26. August.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Kronstadt 21. August, best. til Aberdeen. — Niobe, Schmidt, afgik fra Sundsvall 22. August, best. til Havre. — Nancy, Nielsen, afgik fra Havre 21. August, ank. til Methil 23. August. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kronstadt 25. August, best. til Kotka. — Nordsøen, Gram, afgik fra St. Petersburg 23. August, best. til Kotka. — Nexos, Sørensen, afgik fra Kronstadt 22. August, best. til Granton. — Nora, Jørgensen, afgik fra West Hartlepool 19. August, best. til Cadiz. — Neptun, Winther, afgik fra Tréport 21. August, ank. til Hull 22. August. — Nerma, Nielsen, afgik fra Warkworth 19. August, bestemt til Kronstadt. — Alta, Nørby, afgik fra Dunkirk 22. August, ank. til Esbjerg 24. August.

Dania. Mary, Nielsen, afg. fra San Sebastian 23. August, best. til Marseille. — Dagny, Lorentzen, afg. fra Gent 26. August, best. til Stettin.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 20. August til Zaanadam. — Karen, Degn, ank. 21. August til Tynen.

Nordsøen. Nordland, Petersen, ank. til Uleåborg 25. August. — Holland, Lund, ank. til Warkworth 24. August. — England, Andresen, ank. til Grangemouth 25. August. — Rusland, Møller, ank. til South Alloa 19. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 25. August.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Cardena 22. August. — Ekliptika, Callesen, ank. til Amsterdam 23. August.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Aarhus 23. Aug., best. t. Methil. — Fyen, Hansen, afg. fra Kiel 23. Aug., best. til Methil. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kbhvn 19. August, ank. til Riga 21. August. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 24. August, best. til Rotterdam. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Rotterdam 22. August, best. til Burntisland. — Normannia, Erichsen, ank. til Dordrecht 22. August.

Østersøen. Gratia, Skov, afg. fra Riga 21. August, best. til Dordrecht.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 22. August, ank. til Riga 24. August. — Gallia, Nielsen, afg. fra Swinemünde 25. August, best. til Riga.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Kiel 20. August, ank. til Trangsund 23. August.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afg. fra Kbhvn. 25. August, best. til Kramfors. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Cardiff 15. August, best. til St. John. — Fre-

deriksborg, Jørgensen, ank. til Rotterdam 14. August. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Honfleur 21. August. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Burntisland 25. August. — Jomsborg, Köhl, ank. til Kbhvn. 24. August. — Kronborg, Eriksen, ank. til Sidney 23. August. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 23. Aug. — Skanderborg, Jensen, afg. fra Grimsby 23. August, best. til Kronstadt. — Søborg, Fischer, ank. til West Hartlepool 22. August. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Cardiff 21. August, best. til Galatz. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Cardiff 21. August, best. til Gibraltar.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Sundsvall 23. August. — Klampenborg, Jensen, ank. til Rotterdam 23. August. — Marselisborg, Andersen, ank. til Rouen 24. August. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Jacobstad 23. August. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Ghent 22. August. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Glasgow 17. August. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Frederiksstad 23. August, best. til Ghent.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 23. Aug. — Kallundborg, Lund, ank. til Rotterdam 12. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra Grimsby 22. August, best. til Kronstadt. — Sjælland, Sonnichen, afg. fra Blyth 24. August, best. til Libau. — Agnete, Jensen, afgik fra Methil 22. August, best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, ank. til Grangemouth 22. August. — Alice, Hansen, afg. fra Aarhus 23. August, best. til Burntisland. — Ajax, Brorson, afg. fra Libau 22. August, best. til Boness. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 23. August, best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 23. August. — Rønne, Hintze, ank. til Aarhus 24. August.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Libau 23. August. — Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Methil 23. August, best. til Libau. — Ansgar, Larsen, ank. til London 24. August. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Newcastle 23. August, best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kronstadt 19. Aug., best. til Gand. — Helge, Matthiessen, ank. til Amsterdam 21. Aug.

Det Østasiatiske Kompagni meddele: Siam, Glahn, pass. Pt. de Galle (Ceylon) 14. August. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Bordeaux 16. August. — Anamba, Cortzen, ank. til Port Arthur 24. August.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 19. August til St. Malo. — Energi, Nielsen, ank. 24. August til Burntisland.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Jacobstad 24. August. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Borgå 22. August. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 25. August. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Sundsvall 23. August. — G. Koch, Jørgensen, ank. til West Hartlepool 26. August. — Hans Tausen, Klaborg, ank. til Jacobstad 17. August. — H. C. Andersen, Tilly, afg. fra Grimsby 24. August. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Frederikshavn 26. August.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kronstadt 17. August. — London, Bom, afgik fra Aalborg 25. August, best. til Sundsvall. — Paris, Nielsen, afgik fra Vejle 23. August, best. til Wiborg Distr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Jacobstad 24. August best. til Terneuzen. — Clara, Jensen, ank. til Kbhvn. 26. August. — Kai, Thomsen, ank. til Søderhamn 21. August.

Æglr. Erik, Steen, ank. til Terneuzen 21. August. — Svend, Bennelycke, ank. til Libau 25. August.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kronstadt 25. August til Brake. — Skjalm Hvide, Bjarnarsson, afgik fra Newcastle 25. August til Valencia.

Sejlskibe.

Fans Nordby. Kronprinsesse Louise, Pedersen, ank. til Sidney 18. August fra Newcastle N. S. W. — Gladstone, Christiansen, ank. til Valparaiso 16. August fra Newcastle N. S. W. — Bertha, Nørholm, pass. Lizard 16. August fra Hamburg til Frontero (Mexico). — Anna, Clausen, sejlet fra Rio Grande 15. Juli til New York. — Sophie, Svare, ank. til Rio Janeiro 23. Juli fra Rio Grande. — Copley, Struckmann, ank. til Los Angeles 22. August fra Antwerpen. — Havila, Holm, afg. fra Port Natal 23. August til Batavia.

Fans Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. 20. August fra Rio Grande til Liverpool. — Anna, Hansen, ank. 17. August fra Rochester til Skelefteå. — Fides, Kristiansen, afg. 21. August fra Kjøbenhavn til Cardiff. — Mary, Lydom, afg. 20. August fra Burntisland til Nykjøbing S.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ank. til Swinemünde 21. August. — Castor, Clausen, ank. til Holtenau 25. August. — Freja, Bech, ank. til Pillau 25. August. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 24. August.

Svendborg. Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Kotka 19. August. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Seaham 16. August. — Roma, Jensen, ank. til Sønderborg 19. August. — Hans Emil, Hansen, ank. til København 19. August. — Rasmus, Nielsen, ankom til Campletown 19. August. — Triton, Nielsen, ankom til St. Petersborg 18. August. — Slesvig, Mikkelsen, ank. til Anstruther 19. August. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Alloa 19. August. — Marie, Hermansen, ankom til Cardiff 20. August. — Christian, Jørgensen, ank. til Charlestown 20. August. — Urda, Rasmussen, ank. til Drøbak 20. August. — Ane, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 20. August. — Brødrene, Jørgensen, ankom til Christianssand 21. August. — Valborg, Hansen, ank. til Faxe 21. August. — Merkur, Lund, ank. til Swinemünde 21. August. — Freyer, Jensen, ank. til St. Petersborg 22. August. — Guldborg, Rasmussen, ank. til Drøbak 23. August. — Mine, Møller, ank. til Amsterdam 24. August. — Activ, Mouritzen, ankom til Middlesborough 25. August. — Valdemar, Andreasen, ankom til Bologne 25. August. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Dieppe 24. August. — Kruse, Larsen, ankom til Skelefeå 24. August. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Røfsø 25. August. — Adolfine, Rasmussen, ank. til Blyth 23. August. — Niord, Svennevig, ank. til Anstruther 23. August. — Odin, Andersen, ank. til Westwiness 23. August.

Ærø. Claudia, Simonsen, afg. 30. Juli fra Savanna-lamar til Havre. — Mathilde, Hansen, ank. 18. August til Charlestown. — Niels, Jensen, ank. 19. August til Røfsø. — Smart, Christensen, ankom 18. August til Berwick. — Dana, Carlsen, afg. 10. August fra Archangel til Kanalen. — Hydra, Albertsen, pass. 19. August Kjøbenhavns Red paa Rejse til L'Orient. — Phønix, Christensen, ankom 19. August til Hernæsand. — Gloria, Fabricius, ank. 20. August til Pillau. — Caroline, Madsen, ank. 18. August til Kjøbenhavn. — Christian, Eschen, afg. 18. August fra Kjøbenhavn til Faxe. — Zephyr, Hansen, afg. 17. August fra Liverpool til Kanaken (Afrika). — Svanen, Møllmann, ank. 20. August til Assens. — Elna, Carlsen, ankom 21. August til Ayr. — Abba, Petersen, ank. 21. August til Kjertemünde. — Kiana, Christensen, ank. 20. August til Newcastle. — Hermod, Dreimann, ankom 21. August til St. Valery sur Sonne. — Marie, Christensen, ank. 19. August til Kjøbenhavn. — Anne, Jacobsen, afg. 19. August fra Kjøbenhavn til Sønderborg. — Ingolf, Nymann, afg. 18. August fra Sunderland til Svendborg. — Else Marie, Olsen, ank. 21. August til Christiania. — Frem, Folmer, ank. 22. August til Brigdward. — Noah, Eriksen, ank. 22. August til Hobro. — Argus, Jensen, pass. 22. August Sletten paa Rejse fra Dunkirk til Kalmar. — Immanuel, Schmidt, ank. 22. August til Borgaa. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 22. August til Præstø. — August, Petersen, ank. 21. August til Odense. — Marie, Boye, ank. 21. August til Odense. — Carl, Lindegaard, ank. 10. August til St. John (New Foundland). — Marie, Christensen, ank. 20. August til Kjøbenhavn. — Marie, Rasmussen, ank. 20. August til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ank. 20. August til Kjøbenhavn. — Anne Sophie, Petersen, ank. 21. August til Kjøbenhavn. — Marie, Hansen, afg. 21. August fra Kjøbenhavn til Odense. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 6. August til Isafjord (Island). — Skirner, Jepsen, afg. 19. August fra Fowey til Reval. — I. A. Kromann, Christensen, afg. 27. Juli fra Kalmar til Uleåborg. — Hosanna, Philipsen, ank. 22. August til Burghead. — Olga, Jørgensen, ank. 23. August til Vejle. — Albertha, Kromann, ank. 22. August til Kolding. — Hans, Johansen, ankom 21. August til Kjøbenhavn. — Baltic, Christensen, ankom 21. August til Kjøbenhavn. — Nicolines Minde, Schesler, ank. 22. August til Kjøbenhavn. — Hebe, Clausen, ank. 18. August til Stornoway paa Rejse til Island. — Ane Sophie, Petersen, afgik 22. August fra Kjøbenhavn til Odense. — Karen, Bager, ank. 25. Aug. til Aberdeen. — Union, Christensen, ank. 22. August til Kjøbenhavn. — Maren Kirstine, Svinding, afg. 22. August fra Kjøbenhavn til Æreskjøbing. — Argus, Jensen, ank. 24. August til Kalmar. — Johanne, Østermann, afsejlede 22. August fra Boston til Assens.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Thyborøn-Kanal. Den rød og hvid sribede Anduvningstønde uden for Indløbet til Thyborøn-Kanal er ombyttet med en rød og hvid sribet Fløjtetønde, mærket „Thyborøn“.

Kattegat. Anholt NV-Rev. Rønne-Løb og Slusen. Slusen er nu afmærket med en rød Vager med 2 Koste paa V.-Siden af Løbet, 9,950 Alen N. 50° V. fra Østebakke Fyr og en hvid Vager med 1 nedadvendt Kost paa Ø.-Siden af Løbet, 9,300 Alen N. 48° V. fra Østebakke Fyr.

I Rønne-Løb er den røde Vager ombyttet med en rød Stage med Kost, og den hvide Vager med en hvid Stage med 2 Halmviske.

Sundet. Fyrskibet „Lappe-Grund“ SØ. En Galease, ladet med Cement, er sunken omtrent midt imellem Helsingborg og Fyrskibet „Lappe-Grund“, formentlig i dybt Vand.

Kjøbenhavn. Stubben. Paa den SØ-lige Del af Stubben bygges en Bølgebryder foreløbig fra c. 100 Alen V. for den røde Vager med 3 Koste, og 250 Alen V. efter til hen imod Opfyldningen ud for Ny-Kalkbrænderi-Havn. Hver Ende af Arbejdsstedet er afmærket med et grønt Flag. Den grønne Vinkel i Fyret paa Dampfærgelejnernes Midtmole i Kjøbenhavns Frihavn gaar fri SØ. om Bølgebryderen.

Smaalands-Farvandet. Bøgestrøm. En Galease, ladet med Sten, er sunken i c. 10 Fod Vand ud for Bøged i Bøgenakkeleb. Der er nogle Fod Vand over Dækket. Masterne staa.

Storstrøm. I Storstrøm er udlagt: Paa N.-Siden en rød Vager med 3 Koste i 5 Fv. Vand, c. 300 Alen S. for 7 Fods Pullen S. for Middelgrund, og paa S.-Siden en hvid Vager med 3 nedadvendte Koste i 5 Fv. Vand c. 100 Alen fra Landgrundens 4 Fv. Kurve N. for Havnsø-Næb.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Trädgårdsgrund. Om kort Tid udlægges til Forsøg en Acetylen-Lystønde ved den røde Vager V. for Trädgårdsgrund. 56° 37' 42" N. Br. 16° 22' 0" Ø. Lgd.

Stockholm Skærgaard. Rindösund. I den V.-lige Del af Rindösund mellem Dampskibsbroen ved Lilla Kammarholmen og Länsmansvikens NØ-Pynt, Länsmansudden, er det forbudt at gaa mere end 5 Mils Fart.

Bottniske Bugt. Norra Qvarnen. Husum. Husum Fyr skal forandres til at vise grønt Hurtigblink fra N. 80° Ø. til c. N. 89° Ø. og hvidt Hurtigblink fra c. N. 89° Ø. til S. 70° Ø.

Finland. Finske Bugt. Wiborg Distrikt. Kuorsola Lods-plads. Haralds Sten. Ved 19 Fods Grunden Haralds Sten er i 29 Fod Vand udsat en Stage, sort foroven, hvid forned, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, 3₂ Kbl. S. 67° Ø. fra det Ø.-ligste af Santouri Skær, som er over Vandet. 60° 26' 44" N. Br. 27° 27' 0" Ø. Lgd.

Rusland. Dagerort. Fra den 1ste September 1902 viser Dagerort høje Fyr hvidt Et-Lyn hver 5 Sekunder.

Tyskland. Stolpe Bank. Til Brug ved Opmaalning af Stolpe Bank ligger Baaketønder paa 54° 52' N. Br. 16° 52' Ø. Lgd., paa 54° 52' N. Br. 16° 45' Ø. Lgd., paa 54° 52' N. Br. 16° 37' Ø. Lgd. og paa 54° 55' N. Br. 16° 37' Ø. Lgd. Desuden ligger der 9 Spirtønder med Flag.

Stettiner Haff. Prammene, der vare sunke i Grosses Haff, ere borttagne og Afmærkningen inddragen.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kragerøfjorden. Knubbehaus. Grunden Knubbehaus er nu afmærket med en rød Klokke-tønde i Stedet for den sorte Stage.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 11te August. 54° 19' N. Br. 5° 42' Ø. Lgd. Vrag med en Mast over Vandet.

Norge. Haldorhavn Fyrlampe viser nu rødt Lys Ø. for den N.-lige grønne Vinkel til N. 76° Ø.

Røeren Fyrlampe viser nu: Rødt Lys fra S. 21° V. fri Ø. om Hestholm-tarren, gennem S. til S. 5° Ø., fri Ø. om Nefsholmene, hvidt Lys derfra til S. 14° Ø., fri V. om Lamøtarren, grønt over Lamøtarren til S. 23° Ø., hvidt derfra til S. 32° Ø., fri V. om Ulvingen, rødt derfra gennem Ø. til N. 84° Ø., fri S. om Svartskjær og Snerholmen, grønt derfra gennem N. til N. 6° V., fri V. om Klokkeren, rødt derfra til N. 12° V., fri Ø. om Stensholm-fu.

Værholmnakken Fyrlampe ved Røst viser grønt Lys om Ravnvingerne, fra S. 28° Ø., klos til Kanten af dem, til S. 31° V.

Vette Fyrlampe er slukket.

Paa Olapørø er tændt en Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser saaledes: hvidt Lys fra N. 1° V., fri Ø. om Uranusgrund og Bensøboen, og fri V. om Sjaaholmen, gennem N. til N. 11° Ø., rødt Lys derfra gennem Ø. og S. til S. 1° V., fri V. om Kjøbmandsboen, hvidt Lys derfra til S. 23° V., fri Ø. om Svartoxen. Flammens Højde: 16 Fod. 67° 40' 10" N. Br. 14° 44' 20" Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Oste Bank S. S. for „Oste Bank“ er der Plader med kun 22 Fod Vand. 53° 51' 16" N. Br. 9° 0' 25" Ø. Lgd.

Brokdorf. Brokdorf Ledefyr er overet i N. 22½° V.

Mittelgrund. Ved Vraget af Damperen „Bede“, paa V.-Enden af Mittelgrund, neden for Kugelbake, er udlagt en grøn Vragtønde med Cylinder. 53° 56' 30" N. Br. 8° 36' 31" Ø. Lgd.

Jade. Minsener Farvand. I Minsener Farvand, Ø. for Tønde G. er der en Plade med 25½ Fod Vand. 53° 48' 6" N. Br. 8° 2' 26" Ø. Lgd.

Holland. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Vraget af det i Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg sunkne Fartøj ligger nu 65 Alen S. for Fyret paa Noorderhoofd. Masten er udtaget. Mindste Dybde over Vraget er 25½ Fod.

Hoorn. I Hoorn er i 19 Fod Vand udlagt en Stump-tønde Nr. 6 a. 51° 55' 33" N. Br. 4° 13' 52" Ø. Lgd. Der er grundt tæt N. for Tønden.

Zeeqat van Goeree. Kwade Hoek. Ved Kwade Hoek er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger nu i 20 Fod Vand, 51° 50' 31" N. Br. 4° 0' 56" Ø. Lgd., og Spidstønde Nr. 3 i 14 Fod Vand, 51° 50' 1" N. Br. 4° 1' 20" Ø. Lgd.

Vlissingen. Ved Vlissingen gives Taagesignalet atter med Sirene. Et-Stød af 8 S. Varighed hver 40 S.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Alprech. Alprech Fyr er nu tændt og viser rødt Et-Lyn af ½ S. Varighed hver 5 S. Lysevnen: 15 Kml. Flammens Højde er uforandret. Det midlertidige røde, faste Fyr er slukket.

Seine. Ratier S. I Løbet til Honfleur, S. for Ratier, er de to Lystønder, der viste hvidt, fast Fyr, til Forsøg forandrede til at vise hvidt Lys i 10 S., Mørke i 10 S.

England. Falmouth. Manacle Rocks. I Begyndelsen af September 1902 ombyttes Klokketønden ved Manacle Rocks med en Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 S. 50° 3' N. Br. 5° 2' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Newfoundland. Fogo Island. Tilton Harbour. Paa Sloan Hill i Tilton Harbour er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 88 Fod. Hvidt, firkantet, ca. 20 Fod højt Taarn. Brændetid: 1. Juni—31. Oktober. 49° 42' 30" N. Br. 54° 3' 30" V. Lgd.

Newfoundland S.-Kyst. Ramea Islands. Paa Ramea Islands North West Head er tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 1½ S., Mørke 1½ S. Flammens Højde: 121 Fod. Synsviddens: 16 Kml. Taarnet er 34 Fod højt, cylindrisk og malet rødt og hvidt i Spiraler. Ved Taarnet ligger en hvid Beboelsesbygning. 47° 30' 30" N. Br. 57° 24' 35" V. Lgd.

Nova Scotia. Cape Sable. Omtrent den 1. September 1902 slukkes Cape Sable hvide Blinkfyr, og et hvidt Lynfyr, der hver 5 S. viser Et-Lyn af ½ S. Varighed, tændes.

Canada. River St. Lawrence. Traverse of St. Roch, Lower End. Paa N.-Enden af Shoals of St. Roch er i 22 Fod Vand, c. 1½ Kbl. SV. for det Sted, hvor Lower Traverse Fyrskib i den sidste Tid har ligget, opført et Fyrtaarn. Under Arbejdet vises to hvide, faste Fyr fra Pæle, et ved den nedre og et ved den øvre Ende af Fundamentet. Flammens Højde: 28 Fod. 47° 21' 21" N. Br. 70° 15' 12" V. Lgd.

Lower Traverse Fyrskib er flyttet tilbage til sin gamle Station og ligger i 7½ Fv. Vand, c. ½ Kml. NØ. for Fyrtaarnet. 47° 21' 50" N. Br. 70° 14' 51" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Barnstable Harbor. Church Rock. En sort Spirtønde Nr. 5 er i 6 Fod Vand udlagt fra Sandy Neck Fyr i S. 61° V. og fra Calves Pasture Point i N. 85° Ø.

Rhode Island. Narragansett Bay. Bristol Ferry. Bristol Ferry Fyr er forstærket.

Virginia. Chesapeake Bay. Great Wicomico River. Vraget, der laa fra Great Wicomico River Fyr i S. 72° V. og fra Fleet Point i S. 52° Ø., er uskadeligt. Afmærkningen er inddragen.

Corrotoman River. Millenbeck Barre. En sort Stump-tønde Nr. 1, Millenbeck Bar Tønde, er i 18 Fod Vand udlagt fra Corrotoman Point i S. 2° V. og fra Orchard Point i N. 59° V.

Chesapeake Bay. Cove Point N. En 15 Fods Grund ligger fra Cove Point Fyr i N. 9° Ø. og fra Barren Island højre Kant i N. 28° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. St. Joseph Point. Den 25. August 1902 tændes ca. 3½ Kml. N. for St. Joseph Point to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staar paa Kysten af Fastlandet, 300 Alen S. 63° V. fra Bagfyret.

Flammens Højde: 44 Fod. Sort, firkantet Fyrbaake. 29° 55' 6" N. Br. 85° 22' 43" V. Lgd.

Bagfyret vil blive ombyttet med et Fyr af 3dje Orden. Flammens Højde: 61 Fod. Hvid Fyrbygning, der staar fra Cape San Blas Fyr i N. 1° V. og fra St. Joseph Point i N. 15° Ø., 3½ Kml. 29° 55' 10" N. Br. 85° 22' 36" V. Lgd.

Holdte overet lede Fyrene over Yder-Barren til c. 1 Kml. fra Forfyret, hvor Kursen forandres til S. 30° Ø. ind i Bugten.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Sao Francisco. Ved N.-Siden af 2½ Fv. Grunden Lage do Sacco. 3½ Kbl. N. 23° V. fra Sao Francisco Kirke og S. 44° V. fra Pedras Point, ligger en sort Spidstønde.

Ved V.-Siden af en 1¼ Fv. Grund, 6½ Kbl. S. 65° V. fra Sao Francisco Kirke og S. 39° V. fra Pedras Point ligger en sort Spidstønde.

Kirken ligger paa 22° 14', S. Br. 48° 38', V. Lgd.

Uruguay. Rio de la Plata. Port de Sauce. Ved Port de Sauce strækker Dæmningen sig nu fra Mole Nr. 1 til V.-Kanten af Grunden, hvorfor Indløbet nu er mellem Bankens V.-Kant og Kysten. Paa Bankens V.-Kant er udlagt et Fyrskib, der viser et rødt, fast Fyr. Synsviddens: 5 Kml. Det hvide, faste Fyr paa Mole Nr. 1 er uforandret. Synsviddens: 12 Kml. Løbet mellem Banken og Kysten er afmærket med røde Tønder langs Banken, sorte Tønder langs Kysten.

Chili. New-Years Islands. Staten Island. Den 1. Oktober 1902 tændes paa den NØ.-ligste af New Years Islands, NV. for Port Cook, et Lynfyr, der hver 10 S. viser Et-Lyn. Synsviddens: 20 Kml. 54° 39' 20" S. Br. 64° 7' 0" V. Lgd.

Samtidig slukkes det hvide, faste Fyr paa Laserre Point ved Indløbet til San Juan de Salvamento.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Banyuls. Cap Dosne. I 1902 tændes paa Cap Dosne, ved Indløbet til Banyuls Havn, et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 10° V. gennem N. til N. 16° Ø., rødt Lys fra N. 16° Ø. gennem Ø. til S. 70° Ø. og hvidt Lys fra S. 70° Ø. gennem S. til S. 50° V. Flammens Højde: 56 Fod. Lysevnen: 5½ og 3 Kml. Hvid Fyrbaake. 42° 29' 5" N. Br. 3° 7' 57" Ø. Lgd.

Korsika. Ile Rousse. La Pietra. Den 1. September tændes La Pietra nye Fyr med To-Formærkelser hver 8 S. og det gamle Fyr slukkes.

Italien. Savona. Det grønne Fyr paa Molehovedet til højre for Indløbet til Savona Havn er nu formærket fra S. 33° Ø. til S. 5° Ø. over Arbejdsstedet ved Forlængelsen og Udvidelsen af Tværmolen.

Malta. Marsa Scirocco. Fort St. Lucian. Paa Fort St. Lucian er tændt et hvidt, fast Fyr, der uden for Havnen kun lyser fra S. 54° Ø. gennem S. til S. 16° V. Flammens Højde: 124 Fod. Synsviddens: 6 Kml. 12 Fod høj Fyrbaake. Der er ikke Vagt ved Fyret. 35° 49', N. Br. 14° 32', Ø. Lgd.

Rusland. Dniester Bugt. Tzarigrad. Ved Tzarigrad Munding er i det nye, hvide, c. 80 Fod høje Fyrtaarn tændt et hvidt, fast Fyr med rødt og hvidt Blus hver 1 Minut. Hvert Blus varer 10 S. Fyret lyser fra N. 25° V. gennem N., Ø. og S. til S. 38½° V. Flammens Højde: 75 Fod.

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

Gulf of Bengal. Gulf of Martaban. Vraget af Damperen „Camorta“ ligger paa 15° 27' 45" N. Br. 94° 45' 0" Ø. Lgd. 4 Kbl. SSØ. for Vraget er udlagt en grøn Tønde med Stage og Kurv.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Banka Stræde. Nemesisbank. Ved Nemesisbank NV.-Kant er Kugletønden, med Kors nu ombyttet med en Lystønde, der viser Lys i 10s., Mørke i 10s.

Perlakgeul. I Indløbet til Perlakrivier er udlagt 2 hvide Spidstønder og 2 sorte Stump-tønder. 4° 53' 30" N. Br. 97° 53' 20" Ø. Lgd.

Japan. Goto Islands. Ojika Shima. I Nærheden af Ojika Shima ere følgende Grunde fundne: En 1 Fv. Grund paa 33° 11' 40" N. Br. 129° 5' 30" Ø. Lgd. En 1¼ Fv. Grund, Okino Kazikaki, ligger 2 Kbl. N. for denne. En 2 Fv. Klippe paa 33° 12' N. Br. 129° 0' Ø. Lgd.

Kjusin V.-Kyst. Hirado Sima V. Betto Se. En 4¾ Fv. Grund Betto Se ligger i 18 à 23 Fv. Vand, 13½ Kbl. N. 47° V. fra Tateba Sima og fra Tobu Saki overet med Nakai No Sima i S. 43° V. 33° 18', N. Br. 129° 28', Ø. Lgd.

Inland Sea. Harima Nada. Sakoshi Bay. Okayama. I Harima Nada ere følgende Grunde fundne:

I Sakoshi Bay en 3 Fv. Klippe 8 Kbl. S. 2° V. fra Ø-Enden af Ikisima, paa Enden af et Rev, der udgaar fra N.-Pynten i Otomari Bay. 34° 45' N. Br. 134° 26' Ø. Lgd. En 3 3/4 Fv. Klippe, Toinosowai, 3 1/4 Kbl. N. 74° Ø. fra Utabo Sima SØ-Pynt. 34° 41' N. Br. 134° 18' Ø. Lgd.

I Okayama Port. Paa Grunden 1., Kml. S. 39° Ø. fra Kome Saki, er der kun 3 1/2 Fv. En 4 3/4 Fv. Grund ligger 1 1/2 Kml. S. 46° Ø. fra Ishikiri Point. 3/4 Kbl. N. 35° V. for Grunden er der 5 Fv. En 3 Fv. Grund 1., Kbl. N. 29° V. fra Ishikiri Point. En 3 Fv. Grund 5 1/5 Kbl. N. 18° Ø. fra Kome Saki. 5 Fods Grunden Aiga She Rock ligger 9 Kbl. N. 4° Ø. fra Kome Saki. 34° 35' N. Br. 134° 2 1/2' Ø. Lgd. V. for Linien mellem de tre sidstnævnte Grunde er der under 3 Fv. Vand.

Port Wusimado er der 1 1/2 à 3 Fv. Vand, fra 6 1/2 Kbl. S. 66° V. fra Naka No Ko til 7 Kbl. S. 76° V. fra samme Ø, der ligger paa 34° 36' N. Br. 134° 9' Ø. Lgd.

Osaka. Paa Osaka Red ligger et Sejlskib sunket 2, Kml. S. 75° V. fra Tempozan Fyr. To Master er 15 Fod over Vandet. 34° 39' N. Br. 135° 22', Ø. Lgd.

Pescadores. Mokuto Kazu. Paa Mokuto Kazu skulde den 15de Juni 1902 tændes et hvidt Blinkfy, der hver 20 Sekunder viser Et-Blink. Det lyser fra S. 29° V. gennem V., N. og Ø. til S. 31° Ø. Flammens Højde: 154 Fod. Synsvidden: 19 Kml. Sort og hvid vandret stribet, 127 Fod høj Jernbaake. 23° 45' 35" N. Br. 119° 35' 40" Ø. Lgd.

Korea V.-Kyst. Sir James Hall Øer. I Nærheden af Sir James Hall Øer ere følgende Grunde fundne:

En 4 1/2 Fv. Sandgrund 3 1/2 Kml. N. 67° Ø. fra Peng Yong Do NV-Ende. 38° 0' N. Br. 124° 41', Ø. Lgd. En 4 3/4 Fv. Sandgrund ligger 6 Kbl. N. 64° V. fra denne.

En 3 3/4 Fv. Sandgrund 1, Kml. S. 26° Ø. fra Kulin Do V.-Ende. 37° 54' N. Br. 124° 58' Ø. Lgd.

En 2 1/4 Fv. Plade 2 3/4 Kml. S. 77° V. fra S.-Enden af Erha Do. 37° 44' N. Br. 125° 10', Ø. Lgd.

I Nærheden af Suni Do og Rooper Harbour er fundet flere Grunde, der er aflagte i et nyt Kort Nr. 1258, der udkommer.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — De over for London som smittet af Børnekopper trufne Sundhedsforanstaltninger sættes ud af Kraft.

Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kølra i Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 ere i Virksomhed over for følgende Steder:

Det Røde Hav, Ægypten, Tonkin og Cochinchina samt Ostindien.

Brugte Klædningsstykker og Sengetøj, hvis Indførsel ikke i Henhold til Bestemmelserne i § 24 i Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er forbudt, maa dog kun indføres fra de ovennævnte Steder efter at være desinficerede under offentligt Tilsyn.

Sverrig. — Konstantinopel er erklæret fri for Pest.

Tyrkiet. — Karantænen over for Odessa er hævet. Skibe fra Yambo underkastes 10 Dages Karantæne.

Algier. — Skibe, kommende fra følgende Havne. underkastes Observation: Oporto med Distrikt, Samsun, Smyrna, Odessa, Batum, Konstantinopel, Alexandria, Assiab, Suokim, Yambo, Jeddo, Berbera, Mascat, Bassorah, Yemen, Bombay, Madras, Kurrachee, Kalkutta, Pondichery, Singapore, Rangoon, Port Arthur, Tientsin, Nieuchwang, Langtschou, Hongkong, Fransk Guyana, Montevideo, Pernambuco, Port au Prince, Buenos Aires, Vera Cruz, Batavia, New Orleans.

Stationer for Gnisttelegrafering. „Marconis Wireless Telegraph Company“ har nu Stationer, som modtager og afsender Telegrammer følgende Steder:

Frinton on Sea Essex, 51° 50' N. Br. 1° 14', Ø. Lgd.

North Foreland, Kingsgate, 51° 23' N. Br. 1° 26', Ø. Lgd.

Niton, tæt ved St. Catherines Point, 50° 35', N. Br. 1° 17' V. Lgd.

Haven, N.-lige Indløb til Poole, 50° 41' N. Br. 1° 56', V. Lgd.

Lizard, 1/4 Kml. V. for Lloyds Signal-Station, 49° 57', N. Br. 5° 12' V. Lgd.

Holyhead, i Byen, 53° 18' N. Br. 4° 39' V. Lgd.

Rosslare, 3/4 Kml. N. for Jernbane-Stationen, 52° 17' N. Br. 6° 24' V. Lgd.

Crookhaven, 1/2 Kml. V. for Landsbyen, 51° 28' N. Br. 9° 44', V. Lgd.

Malin Head, Lloyds Signal-Station, 55° 22', N. Br. 7° 22', V. Lgd.

Innistrakull, Lloyds Signal-Station, 55° 28' N. Br. 7° 13', V. Lgd.

Borkum, Ems, 53° 34', N. Br. 6° 40' Ø. Lgd.

Borkum Fyrskib, 53° 49' N. Br. 6° 17' Ø. Lgd.

Nieuport, Belgien, 51° 9' N. Br. 2° 45' Ø. Lgd.

Belle Isle, Labrador, 51° 53' N. Br. 55° 22' V. Lgd.

Chateau Bay, Labrador, 51° 59' N. Br. 55° 52' V. Lgd.

Sagaponack, ved Sag Harbor, Long Island, 41° 0' N. Br. 72° 18' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Aug. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		100	102
Danmark		71	72
Norden	100 3/4	100 1/2	100 3/4
Kjøbenhavn	87	87	87 1/4
Carl	43 — 1/4 — 1/2	43 1/2	43 3/4
Dannebrog	88 1/2 1/4	88	88 3/4
Skjold	57 1/2 3/4	57 1/2	57 3/4
Urania		40	42
Union	98	92 3/4	93
Dampsk. af 1896		87 1/2	89
Østasiatiske		98 3/4	99
Østersøen		—	—
Nordsøen		37	46
Torm		—	—
Vesterhavet		100	110
Gorm		—	—
Inga	86 — 1/2	86	87
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		80	84
Hejmdal		95	97
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	101 1/2
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2 % uopsig. Stats		99 1/4	101
3 1/2 % Husejer Kreditk.	87	86 3/4	87 1/4
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		89 1/2	90
4% — — — 2. Serie ..		94 3/4	95
4% — — — 1. — ..		97 3/4	99
3 1/2 % Østift. Kreditf. 6 Ser.		81 1/2	83 1/2
3 1/2 % — — — 7 — ..	94 3/4 — 95	94 3/4	95
3 1/2 % Landkreditk. 3 — ..		90 1/4	92 1/2
Aktier.			
Nationalbank		146 1/4	146 1/2
Privatbank		119 1/2	119 3/4
Landmandsbank		118	118 1/4
Handelsbank	120 3/4 — 121	120 3/4	121
Grundejerbank		105 3/4	107
Burm. & Wain	89 — 1/4 — 1/2	89 1/4	89 1/2
Helsingørs Jærnsk.		98 1/2	95 1/2
Sukkerfabr.		108 1/4	108 1/2
Bryggeri Aktier	107 3/4	107 3/4	108

Vekselkurser d. 26. Aug. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.20	—
Paris	72.40	—
Amsterdam	72.35	—

Notering paa Berlins Børs d. 26. Aug. 1902.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols	101.90
3 8/10 % — Boden Kredit	95.00
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	97.50
4% — — — 1890	86.00

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

„Foren. Dampskibss.“ 16,000, „Danmark“ 38,000, „Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 30,000, „Carl“ 62,000, „Dannebrog“ 58,000, „Skjold“ 24,000, „Union“ 16,000, „Østasiatiske“ 20,000, „Dampskibss. af 1896“ 4,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,**

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og
Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante
Herrødragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uld-
varefabrik, Arden Station.**

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigst og billigst ved
M. H. JÆGER,
Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Skibsbrød-Bageri.
Dyngkarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

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

JØRGENSEN & LANDTVED'S
GALVANISERINGS-ANSTALT,
TAGENSVEJ 24. KØBENHAVN L.
MODTAGER ALT
JÆRN OG JÆRNARBEJDE TIL GALVANISERING
TIL BILLIGSTE PRIS OG HURTIG EKSPEDITION.
TLF. TAGENSVEJ 341.

Patent-Formbrød.
Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.
Faas overalt.
Stengades Brødfabrik, Stengade 6 & 8. N.

Havne- og Kystarbejder.
Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.
Tømremester C. Dirchsen.
Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Crems sin Sejers-
gang over hele
Verden,
fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.
L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.

**Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.**
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

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

C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:
Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet
elegante Uniformshuer.

Flensborgs
Skibbygning Selskab

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

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.)

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annegade 44. C.

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

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Tn. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:
Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugs-
fartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller
projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Stør-
relser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle
i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres
for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

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

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.

OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

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

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

Telegr.-Adr. Heckshers.

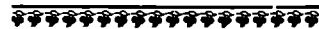


E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.



P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf.
6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

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

Frihavnens Skibsprovan-
teringsforretning. Telf. 1554
& 359.

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

Aalborg. Thorvald Møller,
Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12.
Telf. 165.

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

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,

Kalkbrønderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,

St. Kongensgade 104. Telf. 8814,

anbefaler prima Varer til

laveste Notering. Petroleum

i Td. til en gros Priser.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lille Strandstræde 3.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibsrostavtørere.

Filial:

St. Strandstræde 43.

TRAVLERSELSKABET „NORDEN“

anbefaler til Skibsproviantering:

Stegte Fiskekottetter

i Daaser paa 4, 8 & 16 Pd.

Billig — sund — nærende.

Leverandør til Norddeutsche Lloyds, Hamborg, Amerika, Hansa, White Star, Dominion, Ingermann Linjen m. fl.

Faas hos D'hr. Skibsprovianteringshandlere.

Repræsentant for Danmark:

BR. WOLFF & ARVE, Havnegade 7. Telf. 206.

Telegramadr.:
"Smiths,
St. Petersburg"

Hans Smith,

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Bøfragningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt"

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

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

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

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

Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

W. B. Dick & Co.

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

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook, Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prisliste sendes d'hr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Største Forretning

i udenlandsk

**Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.**

Kulørte Lampers og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19583.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.



Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
(N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre
med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer.
Støbehødsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres,
lige om alle Slags Metallegninger.
Erbødigt
Jensen & Olsen. Maskiningeniører.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

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

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

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

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

Petroleumsmotorer

fra 1/2 til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra

Jyllands Motorforretning

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste

Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 28. August 1902. — Verdens største og Verdens hurtigste Damer. — Afgift til Konsulatet i Las Palmas. — Sammenstødet paa Elben. — Grosserersocietetets Responsa. — Spørgsmaal og Svar. — Fragtmarkedet. — Verdenshandelen. (Sluttet.) — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

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

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

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

H. Steensen's

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „**3 Stjerne**“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1838).

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

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: **Ny Kalkbrænderi. Ø.**

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 36.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. September 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Kor
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

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

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. LAUB.
St. Kongensgade 24.

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.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning,
Fredericiagade 27.

H. Thomsen,
Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

**Nestle's sekunda
Mælk.**

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

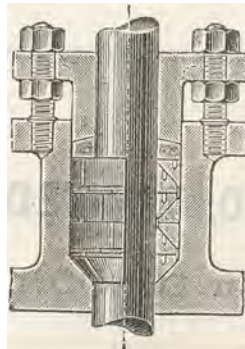
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabrikker.

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 4. September 1902.

„Board of Trade“ er i denne Tid Genstand for heftige Angreb i engelske Søfartsblade i Anledning af et Cirkulære, som det i Sommer har sendt sine Inspektører, og i hvilket det fortolker, eller i hvert Fald forsøger at fortolke, en i Forhyringskontrakterne i England almindelig forekommende Klausul, The Loading-Port Clause. Det bestemmes i denne, at Mandskabet skal blive om Bord paa Skibets Rejse fra den Havn, hvor Lasten udlosses, til den Havn, hvor det skal indtage ny Ladning. „Board of Trade“ indrømmer, at en saadan Klausul ikke staar i Strid med Bestemmelserne i „Merchant Shipping Act“ af 1894, men det hævder, at de omhandlede Kontrakter gælder for „en Rejse“, og da en Rejse ender i den Havn, hvor Lasten endelig udlosses, er Klausulen uvirksom, hvis Mandskabet fordrer at afmønstres i denne. Cirkulæret siger, at Domstolene endnu ikke har udtalt sig om Spørgsmaalet, hvorfor Inspektørerne ikke bør modsætte sig, at Klausulen indføres i Forhyringskontrakten, men de skal gøre Kaptajnerne opmærksomme paa, at Klausulen ikke kan respekteres, hvis Mandskabet forlanger Afmønstring i Lossehavnen, og at Mandskabet ikke kan tvinges til under disse Forhold at følge med Skibet til Lastehavnen; nægter Kaptajnen alligevel at afmønstre Folkene, maa de henvises til enten at blive enige om Sagen eller lade den gaa til Domstolene. — Særlig i „Fairplay“ er „Board of Trade“ Genstand for en skarp Kritik i Anledning af det, ganske vist ogsaa noget uklare Standpunkt, det indtager, og som Bladet antyder skyldes Fagforeningernes Indflydelse. „Board of Trade“ indrømmer paa den ene Side, at den omhandlede Klausul ikke strider mod den gældende Lov („Merchant Shipping Act“), men frakender den paa den anden Side al Virkning, hvis Mandskabet, der selv ved Paamønstringen har accepteret den, nægter at efterkomme den. Efter Loven har Rederne altsaa Ret til at indføre Klausulen i Kontrakterne; efter Board of Trades“ Cirkulære har de det ikke. I sin Kritik kommer det engelske Blad derefter ind paa det ganske interessante og nok saa vanskelige Spørgsmaal om, hvad der i Grunden skal forstaas ved en Rejse. „Board of Trade“ hævder, at Rejsen afsluttes i den sidste Lossehavn — ikke i den følgende Havn, Lastehavnen. Men Rejsen er ikke sluttet, hævder Bladet, før Skibet er ankommet til Lastehavnen og klar til at indtage Ladning til den ny Rejse; hvis det ny Mandskab skal paamønstres i denne sidste Havn, synes det at fremgaa heraf, at det er her, det gamle Mandskab skal afmønstres. Hvis B. of T. har Ret, saa nødes Rederne til at hyre Folk fra den sidste Lossehavn til Lastehavnen, hvilket peger hen paa, at Mandskabet ikke har fulden Rejsen, før Skibet naar den oprindelige Afgangshavn. Afslutningen af en Rejse maa falde sammen med Begyndelsen af en ny. Man tænke sig f. Eks. et Skib, der sejler fra Cardiff. Det mønstrer sit Mandskab til en Rundrejse, der ender i Cardiff. Det kommer saa hjem med en Ladning til Bristol. Hvorfor skulde da Mandskabet fordrer Afmønstring i Bristol? Dersom den omhandlede Klausul maa anses som en Del af en gyldig Kontrakt, saa maa Mandskabet gaa med Skibet til Cardiff. Det er dér, Skibet begynder sin ny Rejse, og følgerlig slutter den gamle. Og endelig, naar en Reder kontraherer med sine Folk om at gøre Tjeneste i hans Skib fra Havnen A. og tilbage til den igen, saa burde denne, med Loven overensstemmende Kontrakt ikke kunne kuldcastes ved en ny og usikker Fortolkning af Ordet „Rejse“. En lovlig Kontrakt mellem Rederen og hans Mandskab maa strengt respekteres, og Forsøg paa at hindre dens Opfyldelse maa mødes med skarp Protest.

De engelske Redere har haft den Tilfredsstillelse, netop i disse Dage at faa Medhold hos en Domstol i dette deres Standpunkt. Sejlskibet Blenheim ankom til London med Ladning, og Mandskabet, der var paa-

mønstret i Rotterdam med The Loading-Port Clause i Forhyringskontrakten, forlangte nu Afmønstring i Henhold til „Board of Trades“ Cirkulære. Kaptajnen forlangte, at Folkene, i Overensstemmelse med Kontrakten, skulde følge med til en Kanalhavn for at laste Kul, hvorefter de vilde blive afmønstrede. Det blev under Sagen fra Rederens Side hævdet, at Loven tillod ham at kontrahere med Mandskabet, som han vilde, og det oplystes, at det var Mandskabets Hensigt at gaa med Skibet til Lastehavn, indtil det blev bekendt med det ny Cirkulære. Dommeren udtalte, at Domstolene hidtil havde afholdt sig fra at fortolke Udtrykket „en Rejse“, og han vilde ikke trænge sig frem paa Steder, som Domstolene øjensynlig frygtede for at betræde. Men i det foreliggende Tilfælde var Rejsen angivet tydelig nok, og det maatte staa Folkene klart, hvad de gik ind paa; der var ingen Grund til at tale om nogen „unfair“ Overenskomst. Rejsen skulde slutte i Lastehavn; det var det endelige Bestemmelsessted; her maatte Afmønstringen finde Sted og Hyrerne udbetales. Han gav derfor Kaptajnen Medhold.

Den her skildrede Polemik synes os at have en Del Interesse, ogsaa fordi Spørgsmaalet om Rederens Ret til at kontrahere med sit Mandskab imod Bestemmelser i Søløven for nylig har været Genstand for Diskussion her i Danmark. Det er vel tvivlsomt, om danske Domstole — hvis de, i Modsætning til de engelske, turde indlade sig paa at fortolke „en Rejse“ — vilde godkende „Fairplays“ ovenfor gengivne Argumentation; de vilde i det givne Tilfælde maaske snarere, hvis Forhyringskontrakten intet indeholdt herom, anse Rejsen for sluttet i den Havn, hvor Skibet udlosses. Men det ejendommelige ved „Board of Trades“ Cirkulære er, at det synes at fornægte Rederens og Mandskabets Ret til at slutte en Kontrakt med hinanden, som Cirkulæret selv betegner som ikke stridende mod Loven. Heldigvis har den engelske Domstol i denne Sag hævdet Kontraktsfriheden.

„Board of Trade“ har udsendt en Statistik over de Skibe, der fra 1. Juli 1901 til 1. Juli i Aar er blevne stoppede paa Grund af Mangler ved Skrog, Udrustning eller Maskiner, eller paa Grund af Overlastning eller slet Ladning. Af først nævnte Aarsager stansedes 3 Sejlskibe og 1 Dampskib, alle engelske, og af sidst nævnte 4 Sejlskibe og 17 Dampskibe; af disse sidste var 2 svenske, 1 tysk, 3 norske og 2 danske.

Den britiske Skibsfart møder fremdeles i stigende Grad Konkurrence fra andre Landes i næsten alle Farvande. Saaledes indberetter den britiske Konsul i Stockholm om Trælastfarten fra Østersøen, at Svenskerne udfører mere og mere af den Transport, der tidligere besørgetes af Storbritannien og andre Lande. Fra Gefle meddeles, at der klareres langt færre britiske Skibe end for faa Aar siden; skandinaviske Skibe er traadte i Stedet for dem. Ligeledes i Luleå viser den britiske Skibsfart Tilbagegang; Svenskerne konkurrerer her med „second-hand“ britiske Dampere, som de har købt i de sidste Aar. Ogsaa fra Søderhamn og Sundsvall meldes om Tilbagegang. I St. Petersburg og Kronstadt er de britiske Skibe trængte tilbage af de tyske, svenske, norske og danske, og det samme er Tilfældet i andre russiske Havne. I Sortehavet møder de britiske Skibe en stedse skarpere Konkurrence fra de græske, ved Donau fra de græske, østrigske, italienske og russiske Skibe.

En Indsender i „Fairplay“ advarer Rederne i Anledning af de store Udgifter, der er paaført ham ved Afskibningen af en Ladning Quebrachotræ fra River

Plate til Hamburg. Hans Skib var gaaet fra Cardiff til Rio med Kul, derfra til River Plate og saa til Hamburg med Trælaster. At Rejsen vilde give Tab, skriver han, betegner ikke nogen Undtagelse fra det sidste Halvaars Rejser med de nuværende Fragter, men den urimelige Tid til at indtage Lasten, de enorme Udgifter og Tab i Stedet for Udbytte taler for at nægte at fragte Quebracho undtagen til en langt højere Rate, end der i Almindelighed tilbydes. — Det hedder fremdeles, at da man kendte det nøjagtige Kvantum Bunkerkul i Skibet og dets Dybgaende, da det forlod River Plate, kunde man med Sikkerhed slutte, at Udvejningen i Hamburg var ganske unøjagtig, til Trods for at Skibets Agent engagerede Folk til at tælle Lasten ved Udlosningen.

En Indsender i „Fairplay“ gør opmærksom paa de lange Ophold i Huelva. En Damper har maattet vente 18 Dage før den fik Plads, uden at kunne haabe paa Liggedagspenge. Rederne bør snart i Forening se at faa ændret Erts-Certepartierne, saa at der kan sikres dem en rimelig Ekspedition.

Det tyske Skib Wilhelmine forlod Birkenhead d. 9. Marts i Aar, bestemt til Amerikas Vestkyst med en Ladning Wales Kul. Før det afgik, og efter at det havde indtaget Lasten, blev Lastrummet fyldt med Sulphur Dioxid Gas, fremstillet af Claytons Ildslukningsmaskine, der var installeret i Skibet. Alt gik godt, indtil Kaptajnen d. 17. April opdagede, at Kullenes Temperatur, der d. 30. Marts var 68° F., var stegen til 84° F. Lastrummet fyldtes saa igen; Temperaturen begyndte straks at falde, og fire Dage senere var den gaaet ned til 73° F., en Forskel af 11°. Den gik ikke senere op igen, og Skibet ankom lykkeligt til Pisagua d. 18. Juni. Clayton-Systemet siges at forhindre, at der opstaar Ild i Kullaster, idet der ikke i synderlig Udstrækning finder Opvarming af Kullene Sted.

Kaptajn V. Engelhardts sammenfoldelige Redningsbaad, en dansk Opfindelse, som vi tidligere udførligt har skildret her i Bladet, er for Tiden udstillet i Millwall Dok i London. „Sh. Gaz.“ bringer en indgaaende Beskrivelse af den og yder den megen Anerkendelse. Baaden er nu sendt til Chatham, hvor den skal fremvises om Bord paa De forenede Staters Orlogsskib „Illinois“. Det bemærkes i „Sh. Gaz.“, at Lederen af Londons Skibsførerforening, Kaptajn Reid, har betegnet Baaden som den simpleste og mest praktiske Opfindelse paa Redningsvæsenets Omraade, han har set, og at denne Anskuelse deles af Kaptajn Kolster, Fører af det danske Dampskib „Christian IX“, om Bord i hvilket Skib Baaden blev ført til England.

Som meddelt her i Bladet d. 21. August, havde Ekensund Skipper-Forening paa et Møde, hvor ogsaa fremmede Skipperer var til Stede, besluttet ikke at sejle til den nedsatte Fragt for Mursten, som De forenede Teglværker i Ekensund og Sundeved havde vedtaget. Det meddeles os nu, at Teglværkernes Bestyrelse er faldet til Føje overfor Skipperernes Enighed og har accepteret de hidtil gældende Fragtrater.

Dragør Byforstanderskab lader nu foretage Opmaalinger ved Dragør Havn, for at faa udarbejdet et Overslag over, hvad Havnens Uddybning vil koste. By-

forstanderskabet har, som man vil erindre, ført Forhandlinger med Dansk Sejlskibsrederi-Forening om en Uddybning af Havnen, saa at den kunde tjene som Tilflugtshavn for mindre Sejlskibe, og Foreningen har ønsket et Overslag over Udgiften herved, forinden den tog Stilling til Sagen. Ingeniør Lorenz af Kjøbenhavns Havnevæsen foretager Opmaalingerne.

Det engelske Chamber of Shipping har offentliggjort følgende Brev fra Føreren af Dpsk. „St. Mary“, Kaptajn Scott, i hvilket der gøres opmærksom paa Faren ved at indtage Mudderlast i Stedet for Sand. Kaptajn Scott skriver herom:

Den 11. Maj stødte jeg paa 33° 20' S. Br., 100° 49' Ø. Lgd. paa hollandsk Bark „Geestruida Gerarda“, der havde hejst Nødsignal. Dens Fokkemast var gaaet, Stormasten ovenfor Underriggen og Mesanmasten ovenfor Mærseriggen. Alle Ræer var gaaede. Den havde stærk Bagbords Slagside og laa med Bougen saa langt nede, at Roret var ude af Vandet. Ballasten, som den havde indtaget i Sourabaya, var nemlig gaaet over i flydende Tilstand og var saaledes ved Skibets Bevægelse gaaet ud over Rummet. Jeg bordede Fartøjet og optog efter Anmodning de tre om Bord værende Mænd. Kaptajnen, hans Hustru og Resten af Besætningen havde 10 Dage tidligere forladt Skibet og var gaaede i den eneste Baad, der fandtes om Bord.

Fra Læreanstalten for Elektroteknik, der ledes af d'Hrr. A. B. Christensen og M. Lublin, har vi faaet tilsendt Program og Aarsberetning. Læreanstalten, der for Tiden har 52 Elever, har af Staten faaet bevilget 3,000 Kr. for indeværende Finansaar til Fremme af sine Formaal: at give unge Mennesker en teoretisk Uddannelse i Belysnings- og Kraftoverførings-elektrotekniken, i samme Omfang som ved Udlandets elektrotekniske Højskoler, samt en praktisk Værksted-uddannelse, der sætter dem i Stand til at kunne bedømme og lede et praktisk Arbejde. Uddannelsen varer 3—4 Aar. Det ny Undervisningsaar begynder d. 1. Oktober.

De engelske Skibsførerforeninger.

Der er tidligere her i Bladet givet en indgaaende Fremstilling af de engelske Skibsførerforeningers hele Organisation og Virksomhed. Det blev i den fremhævet, at det hidtil ikke, eller i hvert Fald kun ufuldkomment, var lykkedes disse Foreninger at finde en Form for en fælles Samvirken, der kunde hævde den store britiske Skibsførerstand den Stilling i Samfundslivet, den har et naturligt Krav paa. Det har altid Interesse, ogsaa for andre Landes Søfartskredse, at følge Udviklingen i denne Henseende blandt den ledende Søfartsnations Skibsførere, og vi giver derfor i Dag nogle Oplysninger om den, ogsaa fordi den netop for Tiden tildrager sig særlig Opmærksomhed i England.

Man vil mulig mindes, at en af de ældste og mest ansete engelske Skibsførerforeninger er The Shipmasters Society i London. Den har udført et stort og nyttigt Arbejde, særlig under Ledelse af sin nu afdøde Sekretær, Kaptajn A. G. Froud. Saa meget mere beklageligt er det, at denne Forening nu trues i sin Eksistens af alvorlige økonomiske Vanskeligheder. Det er ene ved sine Medlemmers Bidrag, at den opretholdes, og disse Bidrag gaar i de sidste Aar meget uregelmæssigt

ind — for saa vidt de ikke helt bliver borte, hvilket de gør i stor Udstrækning. Det er en trist Skæbne, der paa denne Maade truer den gamle Forening, thi dens Eksistensberettigelse synes at være saa stor som nogen- sinde; det er kun Medlemmernes Mangel paa virkelig Fællesfølelse, der lader den sygne hen. Forhaabentlig kommer den dog over Vanskelighederne og vinder ny Livskraft.

Medens denne Forenings øjeblikkelige Tilstand altsaa ikke synes at tyde paa Fremgang for Organisationstanken, er der andre Tegn, der tyder i modsat Retning. Navnlig synes det at gaa fremad med Samarbejdet mellem de bestaaende Skibsførerforeninger. I London afholdtes forleden Dag et Møde i The Federated Council of Shipmasters Societies — som Navnet antyder, en fælles Repræsentation for Landets Skibsførerforeninger, og de Forhandlinger, der her førtes af de Delegerede, har vakt en Del Interesse. Man drøftede bl. a. Spørgsmaalene om Minimums Lastelinje, om Farvandenens Belysning, om Skibsførerens Forhold til Mandskabet og om Samarbejdet mellem Foreningerne. Med Hensyn til det første Spørgsmaal, Minimums-Lastelinjen, indtog man et for en Forsamling af Skibsførere meget moderat Standpunkt. Det vil erindres, at et Medlem af det engelske Parlament, Lord Muskerry, kæmper ihærdigt for ved Lov at faa fastsat en Minimums-Lastelinje som Middel mod de mange Søulykker, man mener skyldes for let ballastede Skibe, og Stemningen for en saadan Lov er ganske sikkert voksende. Skibsførernes Repræsentation gav dog ikke, som man maatte vente, uden videre Minimums-Lastelinjen deres Tilslutning; tværtimod fremhævedes stærkt Vanskelighederne ved en saadan Foranstaltning og Frygten for, at overilede Skridt let vilde blive uretfærdige; man lagde derhos særlig Vægt paa, at Skibsføreren, der kender sit Skibs Egenskaber bedre end nogen anden, bør kunne dømmes selvstændigt i Spørgsmaalet om den Ballast, det skal indtage. Men en af Aarsagerne til denne Bevægelse for en Minimums-Lastelinje er imidlertid, at der mangler Garanti for, at Skibsføreren vil kunne dømmes helt frit, og „Sh. Gaz.“ spørger ikke uden Grund, hvorfor man, naar Kaptajnen under alle Forhold kan og vil forhindre Overlastning af sit Skib, da har fastsat en tvungen Maksimums-Lastelinje. Spørgsmaalet i det foreliggende Tilfælde er, om en Minimums-Lastelinje kan bringe en Ordning, der tilfredsstiller alle, saa at der ikke afvigtes fra den, eller om den hele Sag er en saadan, der ikke kan ordnes ved faste Regler. Skibsførernes Repræsentation syntes ikke at tage Standpunkt overfor dette Spørgsmaal, men valgte at indtage en forsigtig, afventende Holdning. — I Spørgsmaalet om Farvandenens Belysning anbefalede Skibsførerne et Forslag, der har været fremme i Parlamentet, og som tilsigter en mere fyldestgørende Belysning af Kysterne, tilmed med ringere Bekostning, end den nuværende kræver, og som sikrer den bedste nautiske Kundskab Indflydelse paa Ordningen. — Med Hensyn til Spørgsmaalet om Skibsførerens Stilling overfor Mandskabet vedtog man en Resolution, der gaar ud paa, at Skibsførerens Afgørelser ikke bør kunne appelleres, fordi det vilde skade Disciplinen, naar de ikke var endelige. En anden Resolution udtaler, at den Magt, der for Tiden er lagt i Skibsførerens og Styrmandenes Haand, er tilstrækkelig til Disciplinens Overholdelse, forudsat at Loven anvendes i sin fulde Udstrækning. Denne sidste Resolution vil maaske vække nogen Overraskelse, fordi man i flere Aar har beklaget sig over, at Skibsførernes Myndighed i britiske Skibe var utilstrækkelig til Disciplinens Overholdelse. Der har imidlertid ikke været Tvivl om, at for saa vidt denne Myndighed afhænger af Bestemmelser fra Regeringens Side, der kunde supplere de bestaaende, er der god Anledning til at ønske saadanne, og „Sh. Gaz.“ er derfor i Tvivl om, at Skibsførerne har gjort Ret i ikke at forlange mere Myndighed. — Endelig drøftede man Samarbejdet mellem Skibsfører-

foreningerne. Et saadant er, som man ser, sat i System, men fra nogle Sider forlanger man en fuldstændig Sammensmeltning af alle Foreningerne. Mange Vanskeligheder træder dog her foreløbig hindrende i Vejen, men Tanken vil nu blive drøftet i de lokale Foreninger.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke været saa rig paa Befragtninger som de nærmest foregaaende, ligesom Raterne, maaske lige Sortehavet og Donauen undtagne, ogsaa viser en lille Tilbagegang, eller har holdt sig uforandret tarvelige af den simple Grund, at de ikke godt kunde komme lavere. Den lille Forandring til det bedre, som syntes at være i Anmarsch for Nordamerikas Vedkommende, er ikke bleven til noget; Markedet er trevent med utilfredsstillende Fragtrater, og med Undtagelse af lidt mere Forretning i Bomuldstonnage, er der kun sluttet faa Dampere, som desuden næsten alle har været for September/Oktober Lastning, medens senere Terminer er ganske upaaagtede. Til Trods for at de amerikanske Befragtere saaledes synes at vise en vis Tilbageholdenhed, er der nogle Rederier, som mener, at der snart vil blive en livlig Eksport fra De forenede Stater, og blandt andet sætter Hamburg—Amerika Linjen, med dette for Øje, en Del af de Dampere, som i længere Tid har været oplagte, i Gang igen paa Nordamerika. De regulære Dampskibslinjer, som jo nu snart findes til alle Havne af nogen Betydning, vil selvfølgelig tage megen Ladning væk paa Trampdampernes Bekostning, men da Høsten tegner til at blive god, vil der forhaabentlig dog blive saa rigeligt tilbage, at Raterne for disse sidstes Vedkommende kan blive lønnende.

Det østlige Marked har meget lidt at byde paa, og Raterne viser ingen Bedring. Fra Bombay er sidst betalt 9/ til udsøgt Havn pr. September, og fra Calcutta til Dundee 17/6 Jutebasis pr. Oktober. Rispladserne tager næsten ingen Tonnage; sidst betalte Rate er 15/ à 15/6 til Middelhavet, 10/ til Japan. Sukkerbefragtningerne fra Java synes at være ophørte. For Kul fra Moji til Singapore betales 2 Dollars pr. Ton pr. September/Oktober.

Sortehavet, Azoff og Donauen møder fremdeles op med et ganske godt Begær, og til Trods for den megen Tonnage, der udbydes, er Raterne dog ikke lavere. Navnlig fra Azoff er der fragtet livligt, og for September Lastning betales glat væk 12/6 à 12/9 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, 1/6 ekstra til Havn imellem Bergen og Kjøbenhavn. Fra Donauen sluttet c. 3,000 Tons Dampere til c. 13/3 „any“, 6 d. ekstra Hamburg, 14/6 à 15/ Danmark, og fra Sulina kan faas 11/6 à 12 N. C. pr. September/Oktober. I Odessa er der „turn“, hvorfor der ikke sluttet meget fra denne Plads; sidst betalte Rate er 11/6 N. C., 12/ Danmark for „handy“ Tonnage. En 5,700 Tons Damper er sluttet til 11/3 Odessa/Kjøbenhavn pr. 15. Oktober/15. November. For Erts fra Poti betales 13/6 til Rotterdam eller Emden, 15/ Stettin. Fra Eupatoria noteres 14/ pr. Ton Salt til Riga.

Middelhavet er vedvarende stille med tarvelige Fragter. For Erts fra Huelva til U. S. kan faas 10/6, og fra Benisaf til Garston er betalt 9/ med „full terms“. Der noteres 14/ for Esparto fra Bona til Leith eller Boness, 13/ fra Oran til Granton og 12/ Aguilas/Glasgow. Fosfatfragterne er lave som følger: 8/ Sfax/Dublin, 8/3 London, 8/6 Ipswich, 8/9 Kings Lynn, 6/9 Bona/Rotterdam. For Byg fra Tripolis Kysten til Englands Østkyst noteres 11/ à 11/6, og for Johannesbrød fra Cypern til U. K. 18/6 pr. Oktober. Bilbao betaler

for Erts 5/3 Grangemouth eller Boness, 4/10¹/₂, Rotterdam eller Barrow, 5/4¹/₂ Glasgow, 5/6 Antwerpen.

Nordamerika har vist mindre Liv, og det er vanskeligt at gennemføre de sidst betalte Rater. De fleste Befragtninger har været for Bomuld fra Atlanterhavspladserne og pr. September betales fra Savannah 31/3 à 32/6 til U. K. eller Kont., medens der fra Wilmington er sluttet til 25/ pr. Oktober til Bremen direkte. Fra Golfpladserne fragtes meget lidt for Bomuld, men paa Netto Charter har Forretningen været bedre, og pr. September/November opnaas 12/ à 13/ U. K. eller Kont., 1/ ekstra for én dansk Havn, 1/6 ekstra to danske Havne. For Korn fra Galveston eller New Orleans er sidst betalt 2/6 til Antwerpen eller Rotterdam pr. Septbr. Træfragterne fra Golfen er knappe; der sluttedes til 76/3 Pensacola/Greenock prompt, endvidere 80/ pr. September fra Sapelo til U. K. eller Kont., 82/6 to Lossepladser. For Fosfat fra Fernandina kan faas 12/3 til Hamburg. De kanadiske Træpladser viser kun ringe Aktivitet; Raterne er lidt lavere, og betales der sidst 37/6 fra Halifax til Englands Vestkyst, 36/3 fra St. John, prompt Afskibning.

La Plata Markedet er flovere. Der betales indtil 18/3 for September Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., 16/ pr. Oktober, men disse Rater kan ikke betinges nu.

Østersømarkedet har desværre ikke bedret sig; Ladninger er fremdeles meget knappe og Raterne lave. Fra Sydfinland er betalt 20/ D/B. B. til Hull, endvidere 24/ D/B. 1/2 Boards fra Kemi og Raumo til Hull, 20/ for Props fra Sydfinland til Østkyst Kulhavn, Frcs. 30 til Ghent eller Terneuzen. Der noteres Hfl. 13 D/B. B. fra Råfsø til Rotterdam, Hfl. 12 D/B. Sydfinland/Rotterdam, Frcs. 28/29 Antwerpen. Korntilførslerne til St. Petersborg er stadig knappe, og for prompt Tonnage opnaas ikke over 1/0³/₄ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/2¹/₄ Weser, Hamburg, medens der kan betinges 3/4 d. mere pr. ultimo September. For Smaadampere kan faas Rm. 13/14 for Rug, Rm. 15/16 for Oljekager til Danmark eller Sydsverrig. Riga er uforandret flov, men der ventes snart et bedre Marked, grundet paa større Tilførsler af Korn og Hør. Foreløbig er der næsten kun Træ at faa, hvorfor Raterne er tarvelige som følger: 20/ D/B. til London eller Hull, 6/ Sleepers, 19 D/B. Grangemouth, 6/6 Sleepers Southampton, Hfl. 13 Kappbjælker til Holland, Frcs. 26/27 D/B. Rouen. For Smaadampere betales Rm. 13 til Danmark eller Østnorge. Fra Libau kan faas 10¹/₂ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, Rm. 5¹/₂ à 6 pr. Ton Rug til Sydsverrig eller Danmark. For Sleepers fra Memel til Middlesbro er betalt 5/10¹/₂ pr. Load, og for Sukker fra Danzig til Liverpool 7/3 pr. Ton.

Kulfragterne maa nærmest betegnes som en lille Smule bedre, omendskønt de endnu lader meget tilbage at ønske, og der er langt igen inden de kan kaldes lønnende. Fra Cardiff betales 4/3 Kjøbenhavn, 6/4¹/₂ Barcelona, 4/6 à 4/7¹/₂ Genua, 5/ Messina, 4/7¹/₂ Konstantinopel, 5/ Alexandria, 4/9 Port Said, 10/9 à 11/ River Plate. Der er fra Tynen sidst sluttet til 4/ Kjøbenhavn, 4/4¹/₂ Kiel, 3/10¹/₂ Kronstadt, 3/9 Stockholm, 4/ Swinemünde, 4/1¹/₂ Libau, 4/ Hamburg, 5/3 Alexandria. Fra Firth of Forth betinges 5/ til dansk Havn (14 Fod) 4/1¹/₂ Kjøbenhavn eller Aalborg, 3/10¹/₂ Kronstadt, 4/ à 4/3 Swinemünde, 4/6 à 4/7¹/₂ Kiel, 4/9 Wismar, 5/ Rostock, 4/ Luleå.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 6. Trækning begynder Onsdag d. 10. September. Der

bortspilles i denne Trækning Gevinster til Værdi 285,307 Kr., fordelte paa 20,500 Gevinster, saaledes at der falder en Hoved- og to Præmiegevinster for hver Gevinst, der udtrækkes i Klasselotteriet med mindst 100 Kroners Værdi, endvidere 5,000 Indskudsgevinster, der tilfalder de Numre, der i Klasselotteriet faar en Gevinst paa 50 Kr., 500 Ekstragevinster, og en Tillægspræmie paa 1,250 Kr., der tilfalder det i Klasselotteriet sidst udtrukne Nummer. Gevinsterne kan tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Til Styrmandseksamen i Aarets 2. Termin bestod i alt følgende Antal Elever:

1. Afdeling 53 (afvist 2), Tillægsprøve i Maskinlære 2;
2. Afdeling i Navigation 28 (afvist 2), Geografi og Vejrlære 25, Engelsk 19, Søret og Handelsvidenskab 26.

Kjøbenhavns Navigationsskole har i den nu afsluttede 2. Eksamenstermin indstillet 9 Elever til den almindelige Styrmandseksamen, og til Styrmandseksamens 2. Afdeling: 9 i Navigation, 6 i Geografi og Vejrlære, 4 i Engelsk og 5 i Søret og Handelsvidenskab. Alle bestod. Skolen optager fremdeles Elever til enhver Tid i alle Afdelinger. Uformuende Elever kan vente Understøttelse som sædvanlig. Program sendes og nærmere Oplysninger faas ved Henvendelse til Skolen, Holmens Kanal Nr. 18.

Ugens Havarier.

Tre Brødre, Galease af Karlshamn, paa Rejse fra Cimbrishamn med Teglsten til Karlskrona, er ud for Gøteborg bleven oversejlet af en ubekendt Damp og er sunken. Besætningen, bestaaende af Kaptajnen og hans to Sønner, reddede sig i Skibsbaaden. Dampere fortsatte Rejsen uden at assistere.

Roehampton, Dampskib af London, der, som tidligere meddelt, blev indbragt hertil for Reparation efter Grundstødning paa Hveen, har nu fuldført den foreløbige Reparation og er afgaaet til Newcastle, hvor den endelige Reparation skal finde Sted.

Thora, Dampskib af Gøteborg, paa Rejse fra Karrebæksmunde til Norge i Ballast, grundstødte den 30. f. M. i Agersøund, men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Idun, Dampskib af Christiania, paa Rejse til Horsens med Kul, er d. 27. f. M. strandet paa Sydspidsen af Samsø. Med Assistance af Svitzers „Helsingør“ samt Samsøs Bjærgelav kom Dampere flot.

Wilhelmine, Galease af Dragør, er d. 29. f. M. paa Rejsen fra Danzig til Nykjøbing F. indkommen læk til Nexø med uklare Pumper.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er foretaget en vellykket Prøvefart med det paa Flensborg Skibsværft til Dampskibsselskabet Argo i Bremen nybyggede Dampskib Louisiana. Skibet, der er bygget af første Klasses tysk Martin Staal, har følgende Dimensioner: 417' × 49' × 29' 8", og laster c. 6,800 Tons. Maskinen er en Firegangs Ekspansionsmaskine med Overflade-Kondensation. Skibets Hastighed er 13,4 Knob.

Fra Flensborg Skibsværft er løbet af Stablen en til det tysk-australske Dampskibsselskab i Hamburg nybygget Fragtdampere af følgende Dimensioner: 392' × 48' 1" × 31' 3". Skibet, der er bygget af Staal, fik Navnet Altona.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Danzig 29. August, ank. til London 1. Septbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Kbhvn. 22. August, ank. til Dunkirk 26. August. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 27. Aug., best. til Rouen. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 23. August, ank. t. Kronstadt 30. Aug. — Erik II, Hveysel, afgik fra Wearmouth 29. August, ankom til Kbhvn. 1. Septbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Ghent 31. August, best. til Newcastle. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 24. August, ankom til Rouen 28. August. — Knud II, Hansen, afgik fra Grangemouth 22. August, ankom til Archangel 31. August. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 26. August, ankom til Rotterdam 2. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Dunkerque 27. August, ankom til Blyth 28. August. — Olaf, Petersen, afgik fra Jakobstad 21. August, ankom til Calais 29. August. — Svend II, Risø, afg. fra Newcastle 16. Aug., ankom til Archangel 28. August. — Ragnar, Holst, afgik fra Uleåborg 19. August, ankom til Rouen 29. August.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Aberdeen 26. August, ankom til Sunderland 27. August. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 28. August. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Blyth 30. August, best. til Kronstadt. — Pawel Andrejef, Tannebæk, afg. fra Petersborg 28. August, best. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Newcastle 29. August, best. til Kronstadt. — Russ, Rasmussen, afgik fra Pugwash 30. August, best. til Manchester. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Petersborg 26. August, best. til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Ghent 1. Septbr. — Kamma, Løfer, ank. til Riga 30. August. — Helga, Løgesen, afg. fra Tynen 2. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Tynen 27. August. — Therese, Pedersen, ank. til Blyth 2. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Novorossisk 28. August. — Dana, Nielsen, afgik fra St. Ybes 29. August. — Vøring, Krohn, ankom til Antwerpen 1. Septbr. — Ophelia, Vilhelmsen, pass. Gibraltar 1. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Aberdeen 28. August. — Niobe, Schmidt, ankom til Havre 29. August. — Nancy, Nielsen, afgik fra Esbjerg 2. Septbr., best. til Grangemouth. — Nautik, Mortensen, afgik fra Kotka 30. August, best. til Ghent. — Nordsøen, Gram, ankom til Frederikshavn 28. August. — Nexos, Sørensen, ank. til Granton 29. August. — Nora, Jørgensen, ankom til Cadiz 27. August. — Neptun, Winther, ankom til Kallundborg 31. August. — Nerma, Nielsen, ankom til Ørnskjoldsvik 2. Septbr. — Alta, Nørby, afgik fra Tynen 2. September, bestemt til Esbjerg.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Marseille 1. September. — Dagny, Lorentzen, ank. til Stettin 30. August.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom 29. August til Tynen.

Nordsøen. Wineland, Høgstedt, afgik fra Kbhvn. 31. August. — Nordland, Petersen, ankom til Uleåborg 25. August. — Holland, Lund, afgik fra Kbhvn. 2. September. — England, Andresen, ankom til Aarhus 31. August. — Rusland, Møller, afgik fra Boness 31. August. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Grangemouth 2. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Matanzas 2. September. — Ekliptika, Callesen, ankom til Blyth. 1. September.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ankom til Methil 26. Aug. — Fyen, Hansen, afg. fra Methil 2. Septbr., best. til Kiel. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 29. August, best. til Delitzyl. — Russia, Hansen, ank. til Rotterdam 29. August. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Burntisland 28. August, ankom til Kbhvn 31. August. — Normannia, Erichsen, afgik fra Dordrecht 31. August, ankom til Tyne 1. Septbr.

Østersøen. Gratia, Skov, ankom til Dordrecht 26. August.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 29. August, best. til Ghent. — Gallia, Nielsen, ankom til Riga 27. Au-

gust. — Caledonia, Fisker, afg. fra Aalborg 2. Septbr., best. til Riga. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Kronstadt 31. August, ank. til Narva 31. August.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Trangsund 31. August, best. til Kings Lynn. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Antwerpen 26. August, best. til Kronstadt.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Gefle 28. August. — Brattingsborg, Clausen, ankom til St. John 29. August. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Blyth 31. August. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Blyth 2. Septbr., best. til Aarhus. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Cardiff 1. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til W. Hartlepool 31. August. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Sidney 1. Septbr., best. til Brisbane. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 1. Septbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Kronstadt 31. August. — Søborg, Fischer, ankom til Kbhvn. 31. August. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Glasgow 30. August, best. til Odessa. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Gibraltar 28. August.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Sundsvall 27. August, best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, ank. til Newcastle 29. August. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Rouen 2. Septbr., best. til Cardiff. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Jacobstad 1. Septbr. best. til Dunkerque. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Barry 1. Septbr. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Glasgow 30. August, best. til Odessa. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Ghent 1. Septbr., best. til Sunderland.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afg. fra Kbhvn. 2. Septbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ank. til Rotterdam 12. August.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. til Kronstadt 28. August. — Sjølland, Sonnichsen, ank. til Libau 28. August. — Agnete, Jensen, afg. fra Kiel 1. Septbr., best. til Methil. — Hermia, Sørensen, ank. til Kbhvn. 31. August. — Alice, Hansen, afg. fra Methil 30. August, best. til Kiel. — Ajax, Brorson, ank. til Boness 30. August. — Bornholm, Petersen, afg. fra Methil 29. August, best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Kiel 1. Septbr. — Rønne, Hintze, afg. fra Kbhvn. 30. August, best. til Færøerne.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Libau 1. Septbr., best. til Hamburg. — Thorvaldsen, Skjød, ankom til Libau 29. August. — Ansgar, Larsen, ank. til Methil 1. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 30. August. — Hamlet, Sommer, afg. fra Gand 29. Aug., best. til Newcastle. — Helge, Matthiessen, ankom til Sunderland 30. August.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Port Said 2. Septbr. — Prins Valdemar, Berg, ankom til Suez 30. August. — Anamba, Cortzen, ankom til Port Arthur 24. August.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom 30. August til Boness. — Energi, Nielsen, ank. 31. August til Kallundborg.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Glasgow 2. Septbr. — Lars Kruse, Christiansen, ankom til Calais 1. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kbhvn. 31. August. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Rotterdam 30. August. — G. Koch, Jørgensen, ligger i West Hartlepool. — Hans Tausen, Klaborg, afgik fra Jacobstad 27. August. — H. C. Andersen, Tilly, afg. fra Hull 29. August. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Jacobstad 2. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Kronstadt 26. August, best. til Rotterdam. — London, Bom, ank. til Sundsvall 29. August. — Paris, Nielsen, ankom til Wiborg 27. August.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Terneuzen 31. August. — Clara, Jensen, ankom til Kbhvn. 26. August. — Kai, Thomsen, afgik fra Søderhamn 27. August, best. til Tyne.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Methil 30. August. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 2. Septbr., best. til Rotterdam.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Brake 1. Septbr.

Sejlskibe.

Fana, Nordby. Sophie, Svarrer, ankom til Capetown 24. August fra Rio Janeiro. — Embla, Jepsen, afgik fra Wotamandry 23. August til Mauritius. — Kronprinsesse Louise, Pedersen, afgik fra Sidney 27. August til Jaluit. — Rosa, Brinck, prajet 16. August paa 39° N. 61° W., fra Laguna til Falmouth. — Emilie, Thomsen, afg. fra Macassar 22. Juli til Amsterdam. — Casma, Sonnicksen, ank. til Kjøge 1. Septbr. fra Philadelphia. — Aalborg, Clausen, ank. til Noumea 31. August fra Marseille. — Tercera, Pedersen, afg. fra Cux-

haven 30. August til Port Natal. — Cito, Christensen, afgik fra Königsberg 30. August til Præstø.

Fana. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, afg. 26. August fra Kronstadt til West Hartlepool. — Anne Jenssine, Thomsen, afg. 8. August fra Bahia til New York. — Mary, Lydom, ank. 26. August til Nykjøbing S. fra Burntisland. — Killena, Pedersen, ankom 28. August fra Port Natal til Trinidad.

Rønne. Nestved, Larsen, ankom til Rügenwalde 25. August. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Stockholm 26. August. — Coureer, Jakobsen, ank. til Helsingør 26. August. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Stolpe-münde 28. August. — Cathrine, Hansen, ank. til Nakskov 27. August. — Clara Marie, Kofod, ank. til Kjøbenhavn 27. August. — Hans Peter, Westh, ank. til Tygelsjø 29. August. — Gudmund, Borbye, ank. til Malmø 8. August. — Charles, Kjeldsen, ankom til Stugsund 28. August. — Hermod, Grønwald, ank. til Nørre Sundby 29. August. — Veset, Ølsted, ankom til Norrkøping 30. August. — Bornholm, Jensen, ank. til North Shields 31. August. — Rolf, Hermansen, ank. til Stolpe-münde 1. Septbr. — Amarant, Kyhn, ank. til West Hartlepool 30. August.

Svendborg. Urania, Jensen, ankom til Rotterdam 25. August. — Sophie, Mikkelsen, ank. til Wyborg 26. August. — Minerva, Fuglsang, ank. til Burghhead 25. August. — Laura, Petersen, ankom til Umeå 26. August. — Agnete, Møller, ank. til Rotterdam 26. August. — Lilly, Rasmussen, ank. til Riga 25. August. — Concordia, Henriksen, ankom til Umeå 26. August. — Lyø, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 26. August. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Augustenborg 26. August. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Danzig 26. August. — Garibaldi, Olsen, ank. til Holtenau 27. August. — Gefion, Fisker, ank. til Drøbak 27. August. — Roska, Petersen, ank. til London 27. August. — Confidence, Mouritzen, ankom til St. Petersburg 28. August. — Rasmus, Nielsen, ank. til Bergen 28. August. — Agnes, Andreasen, ankom til Dunkerque 28. August. — Venus, Jensen, ank. til Abbeville 28. August. — Magnet, Jensen, ank. til Termonde 27. August. — Peter, Nielsen, ankom til Holtenau 27. August. — Neptunus, Jensen, ank. til St. Petersburg 28. August. — Yrsa, Hansen, ank. til Fowey 28. August. — Adonis, Andersen, ank. til Hudiksvall 28. August. — Phoenix, Hansen, ankom til Amsterdam 28. August. — Martha, Hansen, ank. til Lybæk 28. August. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Jersey 28. August. — Dannebrog, Clausen, ank. til Bremen 28. August. — Hans Emil, Hansen, ank. til Karlshamn 29. August. — Haabet, Andreasen, ank. til Boulogne 29. August. — Clythia, Eriksen, ank. til Drøbak 30. August. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Fraserburg 30. August. — Fulvia, Nielsen, ankom til Skien 30. August. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Abbeville 31. August. — Ane, Rasmussen, ank. til Boulogne 31. August. — Doris, Hansen, ank. til Fowey 29. August. — Samson, Hansen, ankom til St. Vallery 31. August. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Pentevan 31. August. — Rossing, Larsen, ank. til Gefle 31. August. — Fylla, Rasmussen, ank. til Charlestown 1. Septbr.

Årø. Fredensborg, Kisby, ank. 26. August til Kotka. — Salvador, Fabricius, ankom 25. August til Leith. — Concordia, Madsen, ankom 26. August til Aberdeen. — Merkur, Friis, ank. 26. August til Pornic. — Habi, Rasmussen, afgik 9. August fra Lagona til Falmouth. — Rolf, Christensen, ankom 25. August til Halifax. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 23. August til Kalmar. — Lauritz, Folmer, ank. 26. August til Pillau. — Ingolf, Nymann, ank. 26. August til Svendborg. — Norden, Rasmussen, ank. 27. August til Nakskov. — Søstrene, Christensen, ankom 26. August til Pontrieux. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 25. August til Uleåborg. — Dannebrog, Boye, ankom 27. August til Swinemünde. — Marie, Boye, ank. 26. August til Skien. — Rise, Petersen, ank. 27. August til Porsgrund. — Foreningen, Hansen, ank. 27. August til Holtenau. — Diana, Hansen, ank. 28. August til Sundsvall. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 28. August til Odense. — Debora, Rasmussen, afg. 25. August fra Fowey til Riga. — Ceres, Bager, afgik 28. August fra Kolberg til Umeå. — Frederik & Ane, Andersen, ank. 30. August til Kjøbenhavn. — H. C. Christensen, Boye ank. 31. August til Yarmouth. — Maren, Christensen, ankom 31. Aug. til St. Eriex. — Danmark, Knudsen, ank. 31. August til Brest. — Eden, Petersen, ank. 30. August til Gøteborg. — Ellen, Lauritzen, ank. 1. Septbr. til Havre. — Enigheden, Friis, ank. 31. August til Rudkjøbing. — Hekla, Jørgensen, ank. 31. August til Chantenay, laster til Danmark. — Valborg, Johansen, ank. 31. August til Dunkerque. — Marie, Weber, ank. 31. August til Havre. — Albert, Fabricius, ank. 31. August til Nykjøbing S. — Amor, Rasmussen, ank. 31. August til Laborach. — Vera, Hansen, ank. 31. August til Lorient. — Valkyrien, Haagensen, ank. 1. Septbr. til Morlaix. — Adele, Rasmussen, ank. 30. August til Kjøbenhavn. — Agnes, Henriksen, ankom 29. August til Kastrup. — Caroline, Albertsen, ank. 30. August

til Kjøbenhavn. — Fremad, Hansen, ankom 1. Septbr. til Charlestown.

Ingborg af Bandholm, Andersen, ank. 25. August til Haderslev fra Lysekil.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger 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 9 $\frac{1}{4}$ Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Østersøen. Gjedser S. Rødsand. Uddybning af den over Rødsand gravede Rende til 19 Fods Dybde er paabegyndt, hvorfor der, efterhaanden som Arbejdet kræver det, vil blive udlagt smaa Prikker med Flag. Farvands Afmærkningen kan under Uddybningsarbejderne ikke ventes at være paa Plads.

Paa N.-Siden af Rødsand, c. 4,000 Alen V. t. N. for Krog-hage og c. 5,000 Alen NNØ. for Vageren paa Schønheyders-Pulle udlægges midlertidig to sorte Tønder med Stage og Ballon, 6 Fod over Vandet paa de Steder, hvor den optagne Fyld losses.

Island N.-Kyst. Fyrene paa Oddeyr og Akreyri i Eyja-fjædr brænde fra 1ste September—31te Marts. Fyret ved Saudárkrókr i Skagafjædr brænder fra 1ste Marts—30te April.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Tyskland. Dievenow. Vragtønden ved Vraget af Gale-assen „Martha“, 4 Kml. uden for Dievenow Munding, har nu N.-lig Topbetegnelse.

Fyrskibet „Stollergrund“. Fyrskibet „Stollergrund“ er atter udlagt paa Station og Beservefyrskipet inddraget.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjord. Sauholmerne. Sauholmerne Fyrlampe ved Soon er brændt. Den vil blive genopført og tændt uden nærmere Bekendtgørelse.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Rusland. Hvide Hav. Gulf of Kandalaski. Keret Bay. En graa Tønde er udlagt ved Yderenden af en 12 Fods Grund, der strækker sig 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 89° Ø. fra Mal Goreli Ø.-Pynt. To hvide Pæle med hvid Skive ere rejste c. 1 Kbl. S. 59° V. fra Mal Goreli Ø.-Pynt. Holdte overet lede de fri S. om Grunden. Mal Goreli Ø.-Pynt ligger paa 66° 18' N. Br. 33° 38' Ø. Lgd.

Norge. Aasvær. I Aasvær Fyr er den røde Vinkel over Lovunden og Lovundvær udvidet mod V. til N. 47° V., fri S. om Blindingskallen, der ikke er aflagt i de nuværende Kort.

Hæge. Hæge Fyrlampe er forandret og viser grønt Lys fra den Ø.-lige Lysgrænse, i N. 81° Ø. til S. 85° Ø., fri S. om den i 1902 fundne 3 Fv. Bo S. for Skumsø, iøvrigt uforandret.

Nærøerne. Stabben. En 15 Fods Bo er funden i Hoved-farvandet fra Stabben Fyr Ø. om Nærøerne, 4 Kbl. fra Varden paa Nærø i Retning mod Vestre Græsskjær. 61° 37' 0" N. Br. 4° 58' 41" Ø. Lgd.

Jæderen. Obrestad Fyr. Ved Obrestad Fyr er oprettet en Signal-Station. Der signaleres kun med Flag. Stationens Telegram-Adresse er Obrestad pr. Nærø.

Tyskland. Elben. Mühlentberg. Paa Grund af Arbejderne ved Fjernelsen af Vraget af „Lemnos“ ud for Mühlentberg kan Farvandet være spærret. Dykkerskibene vise da en Diamant og om Natten et rødt Fyr over et grønt. Stedet skal passeres langsomt og med den største Forsigtighed.

Holland. Friesche Zeegat. I Friesche Zeegat er mellem Stumptønde Nr. 5 og den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 6 med Kors udlagt en Stumptønde Nr. 5 a.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I Hellegat er den mindste Dybde nu 11 Fod med daglig Lavvande.

Krammer. I Krammer er Stumptønde Nr. 7 med afkortet Kegle og den røde Lystønde Nr. 8 inddraget. En Spidstønde Nr. 8 med Ballon er i 14 Fod Vand udlagt paa

51° 40' 22" N. Br. 4° 10' 29" Ø. Lgd. og en sort Lystønde Nr. 7 i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, paa 51° 40' 36" N. Br. 4° 10' 40" Ø. Lgd.

Schelde. Borsele. Mellem Borsele og Ellewoutsdijk har der i Retning NV.—SØ. dannet sig en smal Ryg, hvoraf det grundeste ligger 3 Kbl. SV. for Borsele Molehoved. I Borsele lave Fyr er den Ø.-lige røde Vinkel forandret og dækker Ryggen fra S. 56° Ø. til S. 73° Ø.

Frankrig. Dunkerque. Den 25de August 1902 forandres Dunkerque elektriske Fyr til at vise hvidt To-Lyn hver 10 Sekunder, Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke $2\frac{2}{10}$ S., Lyn $\frac{3}{10}$ S., Mørke $7\frac{1}{10}$ S. Lysævnene: 40 Kml.

England. Themsen. Alexandra Channel. I Alexandra Channel skal følgende Tønder flyttes saaledes: West Shingles Tønde 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 20° Ø. hen, Northeast Girdler Tønde 3 Kbl. S. 67° Ø. hen, East Girdler Elbow Tønde 2 $\frac{1}{8}$ Kbl. S. 78° Ø. hen, og Southwest Shingles Tønde 3 $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 42° V. hen.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England V.-Kyst. Fyrskibet „Selker“. Vraget af Skonnerten, som var sunken 1 Kml. S. 75° Ø. fra Fyrskibet „Selker“, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er inddragen.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. Fyrskibet „Talais“, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder, er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

Canariske Øer. Gran Canaria. Las Palmas. La Luz. Paa Ø.-Enden af Santa Catalina Mole i La Luz Havn er tændt et rødt, fast Fyr.

Newfoundland NØ.-Kyst. Hare Bay. Thistle Shoal. En 9 Fods Grund, Thistle Shoal, er funden i Indløbet til Maiden Arm, fra V.-Pynten af Death's Head Island i S. 18° V., 1 $\frac{3}{4}$ Kbl., og fra Port Island Ø.-Ende i S. 71° Ø. 51° 12' N. Br. 55° 45' V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Frenchman Bay. I Frenchman Bay er udlagt: En rød Spirtønde A i 29 Fod Vand, c. $\frac{2}{8}$ Kbl. V. for Midten af Googins Ledge. En rød Spirtønde B i 29 Fod Vand, c. 9 Kbl. N. 83° Ø. fra Old Point. En rød Spirtønde C i 29 Fod Vand, c. 5 Kbl. S. 89° Ø. fra Old Point.

Narraguagus Bay. Mackerel Rock. I Indløbet til Narraguagus Bay, c. $\frac{1}{8}$ Kml. V. for Jordans Delight Island, er fundet den lille 18 Fods Grund Mackerel Rock, fra Nash Island Fyr i S. 70° V. og fra Stagen paa Jordans Delight i N. 19° Ø.

New Hampshire. Portsmouth Harbor. Taarnet til Portsmouth Harbor er malet hvidt.

New York. Fishers Island Sound. West Harbor. Ved West Harbor ere følgende Forandringer i Afmærkningen foretagne: North Hill Reef røde Klokketønde Nr. 2 er inddragen og en sort og hvid lodret stribet Klokketønde North Hill Reef Tønde udlagt i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, fra North Dumpling Fyr i S. 22° V. og fra Seaflower Reef Baake i S. 33° Ø. En rød Spirtønde Nr. 2, Entrance Tønde, i 15 Fod Vand paa North Hill Reef, fra North Dumpling Fyr i S. 17° V. og fra Seaflower Reef Baake i S. 28° Ø. En rød Spirtønde Nr. 4 i 16 Fod Vand, fra North Dumpling Fyr i S. 1° Ø. og fra Stagen paa Pulpit Rock i S. 60° V. South Hammock sorte Spirtønde Nr. 1 er flyttet $\frac{3}{16}$ Kml. S. 28° Ø. hen i 13 Fod Vand, fra Stagen paa Pulpit Rock i S. 57° V. og fra North Dumpling Fyr i S. 14° Ø. En rød Spirtønde Nr. 6, Hawks Nest Tønde er i 12 Fod Vand udlagt fra Stagen paa Pulpit Rock i S. 21° V. og fra North Dumpling Fyr i S. 32° Ø. Lewis Rock røde Spirtønde Nr. 4 er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spirtønde, der ligger 1 $\frac{1}{10}$ Kml. S. 14° V. fra Stagen paa Pulpit Rock.

Delaware River. Philadelphia. Mameluke Rock. Den rød og sort stribede Spirtønde, Rock Tønde, og den røde Spirtønde, Nineteen Foot Shoal Tønde, begge ved Mameluke Rock ud for den nedre Ende af Petty Island, ere inddragne, da Grunden er borttagen.

Virginia. Corrotoman River. En rød Stump-tønde Nr. 2 er i 18 Fod Vand udlagt ved Grunden, som skyder ud fra S.-Siden af Indløbet til Corrotoman River, S. 83° V. fra Corrotoman Point.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee River. Port Inglis. I Løbet til Port Inglis er udlagt: Northwest Shoal sorte Stump-tønde Nr. 1 i 17 Fod Vand, 2 $\frac{1}{8}$ Kml. S. 88° Ø. fra Entrance Tønden. North Shoal sorte Stump-tønde Nr. 3 i 17 Fod Vand, 2 $\frac{15}{16}$ Kml. Ø. fra Entrance Tønden. Middle Mid-Channel sort og hvid lodret stribede Spids-tønde i 30 Fod Vand, 3 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 87° Ø. fra Entrance Tønde.

Middle Shoal røde Spidstønde Nr. 6 i 17 Fod Vand, 4 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 83° Ø. fra Entrance Tønden. West Shoal røde Spidstønde Nr. 8 i 17 Fod Vand, 4 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 82° Ø. fra Entrance Tønden. Inner Mid-Channel sort og hvid lodret stribede Spidstønde i 21 Fod Vand, 5 Kml. N. 80° Ø. fra Entrance Tønden.

Følgende Stationer, der have været benyttede ved Opmaalingen, ere permanente: South; 28° 55' 2" N. Br. 82° 54' 59" V. Lgd. New Shoal; 28° 56' 37" N. Br. 82° 54' 23" V. Lgd. Northwest; 28° 58' 0" N. Br. 82° 55' 52" V. Lgd. Clark; 28° 57' 30" N. Br. 82° 52' 52" V. Lgd. New Alfred; 28° 56' 30" N. Br. 82° 51' 29" V. Lgd.

Apalachicola Bay. Ved West Pass Barre er tændt følgende Ledefyr, der holdte overet lede gennem Løbet: Forfyret er et rødt, fast Fyr, paa SØ.-Pynten af St. Vincent Island. Flammens Højde: 29 Fod. Rød, trekantet Baake: 29° 38' 3" N. Br. 85° 6' 15" V. Lgd.

Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, $\frac{1}{3}$ Kml. N. 59° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 43 Fod. Hvid, trekantet Baake. St. George hvide, faste Baakefyr er tændt 1 $\frac{3}{16}$ Kml. N. 33° Ø. fra Cape St. George Fyr. Flammens Højde: 39 Fod. Det vises fra en hvid Baake, der staar i 10 Fod Vand. 29° 36' 22" N. Br. 85° 2' 4" V. Lgd.

Holdt overet med Cape St. George Fyr leder det fra den nedre Ankerplads i Apalachicola Bay til Tønde Nr. 5 ved Five Foot Lump ved Indløbet til den gravede Rende, der fører ind i Munden af Apalachicola River.

Texas. Aransas og Corpus Christi Bay. Morris og Cummings Rende. Paa N.-Siden af Morris og Cummings gravede Rende er opført 9 røde Baaker, Nr. 2—18, og paa S.-Siden 15 sorte Baaker, Nr. 1—29. De staa i c. 8 Fod Vand. Nr. 1 og 2 staa ved Indgangen til Renden fra Aransas Bay og Nr. 18 og 29 ved Corpus Christi Bay.

Cuba N.-Kyst. Bahia Honda. I Indløbet til Bahia Honda ere følgende Tønder udlagte: En sort Spirtønde $\frac{7}{8}$ Kbl. N. 35° V. fra Flagstangen paa Fortet ved Indløbets Ø.-Side. En sort Spirtønde 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. N. 68° V. fra samme Flagstang. En rød Spidstønde 6 $\frac{1}{4}$ Kbl. N. 55° V. fra samme Flagstang. En rød Spidstønde paa Enden af Grunden, der skyder sig Ø. ud fra Pescadores Point.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Argentina. San Blas. Ved det Ø.-lige Indløb til San Blas er Afmærkningen nu saaledes:

En gul Spidstønde med Stage og Topbetegnelse som Anduvningstønde i 7 Fv. Vand, fra Pynt Rubia Taarn i N. 74 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Baaken N. for Pynt Rubia i S. 56° Ø. 40° 39' 20" S. Br. 62° 1' 10" V. Lgd.

En sort og rød vandret stribet Spidstønde Nr. 2 midt i Løbet, i 27 Fod Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 48° V. fra Anduvningstønden.

En sort og rød vandret stribet Spidstønde Nr. 3, midt i Løbet, i 23 Fod Vand, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 48° V. fra Nr. 2.

To sorte Spirtønder, en paa hver Side af Løbet, 1,4 Kml. N. 48° V. fra Nr. 3.

En Spirtønde paa den indre Ankerplads, 8 $\frac{3}{8}$ Kml. fra de to Spirtønder og i N. 48° V. fra Nr. 2 og 3, og 1 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 15° V. fra Bjerget Dos Hermanos.

En Spirtønde i 8 Fv. Vand, 3 $\frac{3}{8}$ Kml. N. 57° V. fra den foregaaende og 5 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 44 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Bjerget Dos Hermanos.

En 51 Fod høj, pyramideformet Baake er opført paa Øen Hog, tæt ved Observations Stationen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardinien N.-Kyst. Porto Torres. Ved Porto Torres er det hvide, faste Fyr flyttet c. 1. Kbl. S. 59° Ø. hen til det ottekantede Taarn ved Havnekontoret. Flammens Højde: 54 Fod. Paa Fyrets gamle Plads er tændt et rødt, fast Fyr, der vises fra en Pæl, saa at man ved Indløbet i den indre Havn har et grønt Fyr om Styrbord og et rødt Fyr om Bagbord.

Italien Ø.-Kyst. Porto di Fano. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Ø.-Molen ved Porto di Fano er slukket paa Grund af Arbejderne ved Molen.

Østerrig-Ungarn. Lussin. Neresine. Neresine Havnefyr ligger 17 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 67° Ø. fra Bjerget Ossero, c. 3 Kbl. S. for den i Kortet angivne Plads. 44° 39' N. Br. 14° 23' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Gulf of Aden. Aden. En rød Tønde er udlagt ved en 17 Fods Grund VNV. for Fyrskibet ved Vraget af „Anadyr“, 1 $\frac{1}{8}$ Kml. N. 79° V. fra Ras Marbut og i N. 34° Ø. fra Jezirat Salil. 12° 47' N. Br. 44° 57' Ø. Lgd.

Forindien. Bombay. Den 15. Oktober 1902 ombyttes Bombay ydre Fyrskib midlertidig med en Skonnert, der viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 54 Fod. Den fører rødt Flag og afbrænder Blaaly og Blus som sædvanlig. 18° 49' N. Br. 72° 46' Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Septbr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibe Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ³ / ₄	90 ¹ / ₄
Danmark		70	71
Norden	101 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		87	87 ¹ / ₂
Carl	43 — 42 ³ / ₄	42 ¹ / ₂	42 ³ / ₄
Dannebrog		86 ¹ / ₂	87
Skjold	57	57	57 ¹ / ₄
Urania		37 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂
Union		93	93 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
Østasiatiske		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₄
Østersøen		101 ¹ / ₂	102 ¹ / ₂
Nordsøen		33	99
Torm		—	—
Vesterhavet		100	—
Gorm		—	—
Inga		87	88
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	80
Dansk-russisk Dampsk.		—	90
Højmdal		—	—
Dampskibe Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		100	102
5 ⁰ / ₁₀₀ — — — — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		99 ¹ / ₄	100 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		87	88
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.	90 ¹ / ₄	90	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 2. Serie ..	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 1. — — —		98	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — — 7 — — —	94 ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 — — —		90 ³ / ₄	92 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		146 ¹ / ₂	147
Privatbank	120 ¹ / ₂	120 ¹ / ₂	121
Landmandsbank		118 ¹ / ₄	118 ¹ / ₂
Handelsbank		121	121 ¹ / ₄
Grundejerbank		106	108
Burm. & Wain	90	89 ³ / ₄	90
Helsingørs Jærnsk.		94	96
Sukkerfabr.	109 ³ / ₄ — 110 ¹ / ₄	110	110 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	109 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂

Veksekurser d. 2. Septbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.20	18.17
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Septbr. 1902.

Russiske Noter	216.80
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀₀ — Boden Kredit	95.00
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	101.20
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	98.70
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	87.10

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibe-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampskibss.“ 8,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 32,000, Urania 12,000, „Union“ 16,000, „Dampskibss. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

Auktion.

Fredag den 12. og Lørdag den 13. September Kl. 11 bliver ved Auktion, som afholdes paa **Bonnesens Plads ved Nordre Redhavn, Kjøbenhavn,** bortsolgt de **Skibsbygger C. Bonnesens Konkursbo** tilhørende Bygninger, Skure, Ophalingsbedding og øvrige Indretninger og Værktøj for Træskibsbyggeri samt **ca. 7000 Kubikfod Tømmer, Planker og Brædder m. m., ca. 3000 Pd. Tovværk, galv. Spiger m. m.**

Fredag Kl. 12¹/₂ sælges en stor ny Redningsbaad, to Sejldugsjoller og fem andre Baade.

Værftets Bygninger og faste Inventar ville først blive frembudt samlede; opnaas ikke den Auktionsdirektøren i forseglede Konvolut opgivne Sum, sælges de i Katalogorden.

Alle Oplysninger faas hos undertegnede, til hvem Betaling erlægges, og hos hvem Kataloger faas 8 Dage før Auktionen.

Kjøbenhavn, den 1. September 1902.

E. Harboe,

Overretssagfører.

Walkendorfs-gade 38, 2.

Tlf. 4987.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klases Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
 anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbedding udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

J. Melander,
 Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
 Lille Strandstræde 3.

N. M. Hansen,

Bagermester,
 Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
 Rabat for d'Herrer Skibrestavtører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Kjøbenhavns elektr.

Dampvaskeri

anbefales.

Kemisk Tøjrensning.

Hurtigste Ekspedition.

30, Hauserplads 30.

L. Petersen.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	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.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtre over 100 F. i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbansspor langs den nordre Kaj.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	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 Fir-maertil faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jærnbansspor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering ufor-nøden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Spediterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbansspor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns-siden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodsas, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af 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.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{3}{4}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	[Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 50 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørages 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.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørages af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingafgift 1/3 Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer; fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingssplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigt ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3631.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.

N. M. Lund.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 1554 & 359.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98, Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14. Ny Guldmedgade 30. Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres.
Telefon 137.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1892.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskuud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastep-
pladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra
Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier
i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

31. Series

6te Trækning begynder Onsdag den 10de September 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 4000 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.
1 — „ 1000 —	1 — „ 3000 —	1 — „ 1000 —
1 — „ 500 —	1 — „ 1500 —	1 — „ 500 —
1 — „ 400 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 400 —
1 — „ 300 —	1 — „ 900 —	1 — „ 300 —
1 — „ 200 —	1 — „ 700 —	1 — „ 200 —
7 — „ 100 —	7 — „ 500 —	7 — „ 100 —
34 — „ 50 —	34 — „ 300 —	34 — „ 50 —
137 — „ 30 —	137 — „ 100 —	137 — „ 30 —
283 — „ 20 —	283 — „ 60 —	283 — „ 20 —
350 — „ 15 —	350 — „ 30 —	350 — „ 15 —
501 — „ 10 —	501 — „ 15 —	501 — „ 10 —
3682 — „ 8 —	3682 — „ 10 —	3682 — „ 8 —

I denne Trækning vil henholdsvis mindst 350 og 150 Numre
i Rækkefølge faa Gevinst.

Det i denne Trækning sidst udtrukne Nummer faar, foruden den
paa samme faldne Gevinst, endvidere I Tillægspræmie paa 1250 Kr.

Desuden 5000 Indskudsgevinster à 12 Kr.

500 Ekstragevinster à 10 —

og 1 Tillægspræmie paa 1250 —

Ialt: 20,500 Gevinster.

hvoraf én med Tillægspræmie.

Lodsedler til Trækningen fornyes à 3 Kr. og sælges à 5 Kr.
50 Øre overalt hos Kollektørerne og i Hovedkollektionen, Nørrevold-
gade 19, hvor Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,
Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

**Lauritz Andersen & Co.,
Odense.**

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 4. September 1902. — De engelske Skibsførerforeninger. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer, Støbehødsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Erbedigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

H. J. Pedersen-Faxe,
 Sct. Annæplads 20.
 Telefon 28070

anbefaler { **Skræderi og**
fuldstændig Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
 Klasses Varer og Syning.

Uniformeffekter, fuldstændig
 Sækvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
 teter.

Normal Underbeklædning,
 prima Varer.

Specialist i Kedeltøj.

C. HANSEN,
 GJØRTLER OG METALSTØBER
 84 PILESTRÆDE 84.
 Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
 Anbefaler sig med
 alt til Faget henhørende til
 Nutidens billigste Priser.
 NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Joh. Føn's
 Skibsproviantering
 Nyborg,
 anbefales Foreningens
 Medlemmer.
 Prima Varer. Billige Priser.

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.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

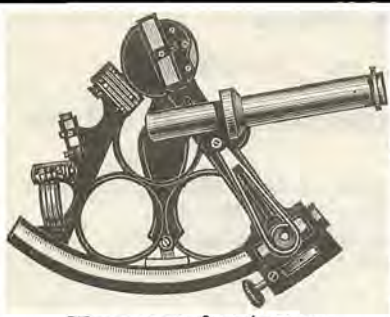
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 37.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. September 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibskiosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

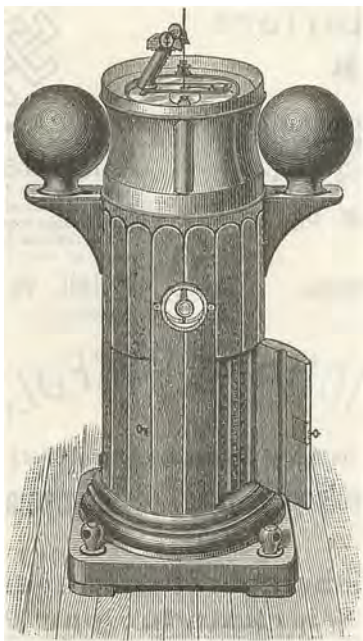
I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Aim.
Kompasser.
Baadskompas
m. m.
E. S. Rit-
chie & 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 Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkertør
m. m.

Telefon 1027.

DANSK FÆRVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BOCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilketomhelst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods, saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehalesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1800.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1800.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Køgevej 177. Telefon 2603.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Toldbodgade 14.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Aalborg, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JERN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 11. September 1902.

Det engelske „Board of Trade“ er stadig Genstand for Angreb i Anledning af dets, i vort sidste Nummer udførligt omtalte mærkelige Cirkulære om The Loading-Port Clause. „Sh. Gaz.“ fremstiller meget klart Forholdet saaledes: Et Skib sejler fra en Havn i Hjemlandet til en udenlandsk Havn og har til Hensigt fra denne at tage en Last hjem til en engelsk eller kontinental Havn, for saa igen at tiltræde en ny udgaaende Rejse. Et Mandskab paamønstrer fra den første Havn. Paa dette Tidspunkt véd ingen nøjagtigt, til hvilken Havn den hjemgaaende Ladning er bestemt, eller fra hvilken Havn den ny Rejse under et nyt Certeparti vil udgaa. Der sluttes saa med det første Mandskab en „fair“ og fornuftig Kontrakt for den udgaaende og hjemgaaende Rejse, saaledes at det, om det forlanges, skal gaa med til en indenfor visse angivne Grænser beliggende ny Lastehavn. Mandskabet faar paa denne Maade lige saa nøjagtigt at vide, hvor det vil blive afmønstreret, som hvis det ligefrem var mønstreret til den i Mønstringsøjeblikket ukendte Havn, hvor Ladningen skal losses; og Rederen begynder under lige Vilkaar i den ny Rejse Udgangshavn, i Stedet for at maatte afmønstre i Lossehavnen og her at maatte paamønstre et Mandskab af „runners“ for Rejsen til den ny Lastehavn. Klausulen gør i ingen Henseende Uret mod Folkene, og den er bekvem for Rederen. Trods dette har „Board of Trade“ af en eller anden hemmelig Grund betegnet Klausulen som virkningsløs, skønt det er ude af Stand til blot at antyde, at den skulde være ulovlig. — „Sh. Gaz.“ paaviser dernæst Klausulens nøje Overensstemmelse med „The Merchant Shipping Act“ og udtaler Haabet om, at „Board of Trade“, efter Afsigelsen af den i vort sidste Nummer omtalte Dom, vil tilbagekalde den i Cirkulæret givne Instruks. „Fairplay“ giver, i en ny Omtale af Sagen, den samme Forhaabning Udtryk, og gør opmærksom paa, at Mandskabet eller en Del af det i den ny Lastehavn kan lade sig paamønstre til Skibets ny Rejse, og at saadan fornyet Mønstring fortjener al Opmuntring fra Autoriteternes Side som tjenende til at fremme et godt Forhold mellem Søfolk og Redere; men „Board of Trades“ sidste Paafund hindrer dette.

I „De forenede Stater“ bygger man for Tiden et fuldrigget Sejlskib til Uddannelse for vordende Sømand. Det bygges af Staal og skal maale 3,000 Tons. Elevernes Antal skal være 250 i Alderen fra 14 til 19 Aar, Lærernes Antal 25. Et fuldstændigt Kursus skal vare 4 Aar, men Eleven skal dog kunne indmeldes for 1 Aar. Skibet skal foretage Rejser i alle Farvande; hvert Togt skal begynde i September og slutte i Juni. De Elever, der gennemgaar det hele Kursus, vil faa en fuldstændig praktisk og teoretisk Uddannelse. Det første Togt tænkes paabegyndt i September 1903. Skibet skal bære Navnet „Young America“.

Nautisk Almanak for Aaret 1903, udgiven af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen, er udkommen. Dens Indhold er i Hovedtrækkene det samme som i Almanaken for i Aar; af ny Afsnit bemærkes dog Udenrigsministeriets Bekendtgørelse af 15. Juli i Aar om gratis Hjemsendelse af Penge for danske Søfolk i Udlandet. Endvidere skal vi fremhæve den af Foreningen „Det røde Kors“ udstedte Anvisning til Druknedes Genoplivelse, ledsaget af gode Illustrationer. Bogen er iøvrigt saa kendt blandt danske Navigatører, at vi ikke behøver at gøre nærmere Rede for dens Indhold. Vi anbefaler den paany til den store Udbredelse, den fortjener.

Det antages, at Fuldendelsen af Banen fra Gøllivara-Luossavaara til den norske Udskibningshavn Narvik vil give Anledning til en stærkt forøget Eksport af Erts fra Svørrig, skriver „Fairplay“. Havnen ved Narvik udvides betydeligt, og den nævnte Banelinje nærmer sig stærkt sin Fuldendelse. I afvigte Maaned var to Repræsentanter for Hamburg—Amerika Linjen i den svenske Havneby Luleå for at undersøge Kajerne og Afskibningsforholdene og for at faa tilsvarende Bekvemmeligheder for Udskibning af Varer indførte i Narvik. Der vil imidlertid hengaa et Aarstid, inden Havnearbejderne her er fuldendte, men da Hamburg—Amerika Linjen maa begynde Afskibningen af Erts først i 1903, indrettes der i Narvik midlertidige Anløbspladser, ved hvilke en Del Dampere med en Lastevægt af 3—5,000 Tons kan ligge samtidig. Det store Hamburg-Selskab, der har sluttet Kontrakt om Transport af 10 Mill. Tons Jærnerter, har allerede ladet bygge to Dampere særlig for denne Fart og vil efterhaanden beskæftige yderligere c. seks Dampere, der skal kunne laste 9—10,000 Tons. Disse Dampere skal transportere den største Del af Ertsen fra to af Minerne deroppe, nemlig c. 600,000 Tons næste Aar, 800,000 Tons i 1904 og derefter 1 Mill. Tons aarlig. Ertsen afskibes væsentlig til Emden, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Danzig og Stettin.

I disse Dage er i Esbjerg stiftet en Bombebøsse, og der er allerede indmeldt over 100 Medlemmer i denne Forening, som har det smukke Formaal at yde Hjælp til trængende gamle Søfolk i Esbjerg og saadannes Enker. Bestyrelsen bestaar af Toldforvalter Hassing, Konsulerne Breinholt og Lauritzen samt Kaptajnerne S. Kolster og P. Brinch.

I Bombebøssen indgaar alle frivillige Mulκτη, der erlægges om Bord i Skibe, som er hjemmehørende i Esbjerg. Der er allerede indgaaet over 400 Kr. paa denne Maade.

Som Esbjerg er der flere Søfartsbyer, hvor en Forening med det smukke Formaal: at yde Hjælp til gamle Søfolk og saadannes Enker, vilde finde god Tilslutning; lad derfor den ny Forening i Esbjerg være et Eksempel til Efterfølgelse i de Søfartsbyer, hvor saadanne Foreninger ikke findes. Medlemskontingentet til Esbjerg Bombebøsse er kun 2 Kr. aarlig; derfor bør denne Forening ogsaa have en langt større Tilslutning end den allerede har faaet, hvad sikkert ogsaa vil ske, naar det gode Formaal bliver mere almindelig kendt.

—n.

Formanden for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, Skibsreder D. E. Torm, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fremdeles fra Hr. Kaptajn H. P. Berg modtaget følgende:

Dette Spørgsmaal, som jeg for nogen Tid siden ved nogle Artikler her i Bladet forsøgte at bringe frem til Diskussion, er mærkværdig nok ikke blevet besvaret af en eneste af d'Hrr. Lærere eller Tilsynshavende ved Navigations-skolerne. Dette turde tyde paa, at min Kritik

ikke har været overdreven, men at Forholdene virkelig er saaledes, at de ikke taaler at blive dragne frem i Lyset og underkastede en aaben og grundig Diskussion.

Paa „Dansk Sejlskibsrederi-Forenings“ Generalforsamling d. 5. Juli d. A. blev det fremhævet, at Lærerkræfterne ved vore Navigationsskoler ikke er saa gode, som de burde være, og det blev vedtaget at arbejde hen til, at de kunde blive bedre. Det var en smuk og stor Opgave, denne ansete Forening herved satte sig; men den burde maaske have gjort Skridtet fuldt ud ved tillige at vedtage at arbejde hen til, at ogsaa Tilsynet ved Skolerne blev bedre.

Saa vidt vides er den Kontrol, som udøves af Eksamenkommissionen, der bestaar af Navigationsdirektøren og to Meddommere, den eneste, som Navigations-skolerne er underkastede. Denne Kommission sætter Normen, hvorefter Skolerne skal rette sig, og det siges — maaske med Urette —, at den i Aarenes Løb har sat Fordringerne mere og mere ned; mange mener, at der gøres vor Navigatørstand ubodelig Skade ved, at Kommissionen saaledes glat væk lader enhver bestaa, som af Skolerne bliver indstillet.

Som en Garanti for at Eleverne kan noget og ikke er helt udelige, naar de kommer op til Eksamen, bliver det undertiden fremført, at Skolerne, før Eleverne faar Lov at indstille sig, maa give dem et Modenhedsbevis; men naar der er Slaphed i Eksamenkommissionen og Sløjhed ved Skolerne, turde Betydningen af dette Modenhedsbevis være ret tvivlsom, hvilken Betydning yderligere svækkes ved de allerede tidligere omtalte Forhold, at flere af Skolerne ledes af Mænd, der aldrig har faret til Søs og intet Kendskab kan have til de Fordringer, der stilles til en Befalingsmand om Bord i et Skib, og at der af Statsunderstøttelsen bliver betalt en Præmie til Skolerne af c. 50 Kr. for hver Elev, der bestaar.

At dømme efter de forskellige Indlæg, som er fremkomne i „Dansk Søfartstidende“ om Navigationsundervisningen, synes der ikke at være nogen stærk Stemning for at nedlægge de private Skoler og oprette én eller to Statsskoler; derimod har omtrent alle de ærede Indsendere været enige om, at Eksamen bør deles med tvungen Søfart mellem 1ste og 2den Del. Jeg mener, at 1ste Del af Eksamen i Navigation godt kunde slaas sammen med Fiske- og Sætteskippereksamen, og Provins-skolerne kunde da vedblive at bestaa som en Art Sømands-Højskoler med Ret til at uddanne og dimittere til denne Del af Eksamen. Disse Sømands-Højskoler skulde være lukkede i Sommermaanederne og støttes saaledes, at de for en lille Betaling kunde give unge Sømand Ophold og Undervisning i Vintermaanederne; et Kursus paa 5 à 7 Maaneder vilde i de fleste Tilfælde være tilstrækkeligt til at bibringe dem de Kundskaber, som burde kræves til 1ste Del af Styrmandseksamen, og kvalificere dem til at navigere et Skib i kort Fart og fare som Understyremand i lang Fart. Saadanne Sømands-Højskoler vilde afhjælpe et stort Savn og kunde blive af gennemgribende Betydning for vor Sømandsbefolkning, samtidig med at de sikkert vilde blive til Gavn for hele vor Skibsfart.

Foruden disse Højskoler skulde der kun være én Navigationsskole i Landet med Ret til at dimittere til 2den Del af Styrmandseksamen; denne 2den Del skulde indbefatte den egentlige Skibsførereksamen, hvorunder alle Bifagene burde henlægges. Naar en saadan Skole fik den tilstrækkelige Støtte og blev ledet paa rette Maade, vilde den have de bedste Betingelser for at faa gode Lærerkræfter, og naar den ikke behøvede at tage smaalige Hensyn, for at blive i Stand til at bestaa i Konkurrencen, vilde den faa Magt til at tvinge de unge Sømand til at anstrenge sig, og den vilde faa Raad til at udelukke dem, der hverken har Ævner eller Energi.

Ved et fornuftigt Samarbejde mellem en saadan Navigationsskole og Sømands-Højskolerne vilde der sikkert

kunne opnaas gode Resultater, og det vilde være af underordnet Betydning, om Skolen kom til at hedde Statsskole eller Privatskole; det vigtigste og eneste afgørende bør være, at Undervisningen bliver saa tidsvarende og fuldkommen som mulig.

En væsentlig Betingelse for, at overhovedet et hvilket som helst System nogenlunde kan opfylde de Krav, som vor Tid stiller, er, at det bliver overdraget vore Søfartsinstitutioner — som f. Eks. Sejl- og Dampskibsrederi-Foreningerne, Skibsførereforeningerne og Foreningen til Søfartens Fremme — at udnævne en Kommission, hvis Medlemmer kan føre Tilsyn med Navigationsundervisningen og som de eneste kompetente sætte Normen for Uddannelsen af Handelsmarinens Befalingsmænd.

Suez, d. 30. August 1902.

H. P. Berg.

Fra Konstantinopel.

Af en os fra Udenrigsministeriet tilstillet Aarsberetning for i Fjor fra Generalkonsulatet i Konstantinopel uddrager vi følgende, der har Interesse for Skibsfarten i de paagældende Farvande.

For at kunne passere Dardanellerne og Bosphorus, maa fremmede Skibe forsyne sig med en Firman (et i Sultanens Navn udstedt Dokument, indeholdende Befaling til vedkommende Autoriteter til at lade Skibet frit og uhindret passere). Disse Firmaner udstedes af Havnepræfekten i Konstantinopel paa Skibets Oprejse til Sortehavet i to Eksemplarer, et for Op- og et for Nedrejsen. Det tillades Kaptajnen paa Oprejsen ligeledes at betale Afgifterne og opfylde alle Formaliteter, ikke alene for Oprejsen til Sortehavet, men ogsaa for Nedrejsen tilbage derfra til Middelhavet.

Paa Tilbagevejen fra Sortehavet behøver Skibene saaledes ikke at anløbe Konstantinopel, og den eneste Formalitet, der er at opfylde, er at fremvise Firman og Sundhedspas i Cavah og i Dardanellerne.

For saa meget som mulig at undgaa Tidstab for Skibe fra Middelhavet, destinerede til Sortehavet, bør vedkommende Fører fra Dardanellerne, altsaa 15 Timer før Ankomsten hertil, telegrafere alle Detaljer om Skibet og Rejsen til sin herværende Agent, hvem det paa Grundlag af dette Telegram tillades forinden Skibets Ankomst at udføre en Del af de sædvanlige Formaliteter. Saaledes lader Agenten hos vedkommende Konsul udstede Sundhedspas, der senere viseres paa det russiske eller rumænske Konsulat eller af den bulgarske Agent, alt efter Skibets Destination, samt Fremstillinger om Firmaner, der overleveres til Havnepræfekten, som paa Grundlag af disse Konsulens skriftlige og paa fransk affattede samt med alle mulige Detaljer om Skibet forsynede Fremstillinger udsteder de to for Op- og Nedrejsen nødvendige Firmaner. Afgiften er 25 Sølvpiaster for hver Firman. Ved hver Maanedes Udgang betaler de respektive Konsuler til Havnepræfekten det Antal Firmaner, der efter deres Anmodning i Maanedens Løb er blevet udstedt for Skibene.

Afgiften for Sundhedspasset er 5 Kr. og for hver Fremstilling om Firman 3 Kr. eller tilsammen 11 Kr., der maa betales til Generalkonsulatet for hvert Skib, som anløber Konstantinopel paa Rejsen til Sortehavet.

Efter saaledes at have udtaget og viseret Sundhedspasset samt udvirket Firmaner, lader Agenten preparere det tyrkiske Sundhedspas og erlægger Pratika-, Fyr-, Rednings- m. fl. Afgifter.

Ved Skibets Ankomst til Konstantinopel finder Kap-

tajnen alle disse Formaliteter hovedsagelig i Orden og behøver kun at opvise Skibspapirerne samt kan efter et Par Timer fortsætte Rejsen til sin Destination.

I Reglen benytter Skibene sig af Lods gennem Bosporus mod en Afgift af £ 1.10.0, men dette er ikke obligatorisk, da intet ordnet Lodsvæsen findes.

Agentens Honorar for Klarering er 2 à 3 Pund, hvilket i Betragtning af de mange tidspildende Formaliteter ikke er dyrt. Der gives rigtignok ogsaa Agenter, som paatager sig al dette Bestyr for et Pund, men i Reglen er disse mindre kvalificerede og solide samt mangler den Rutine, som er nødvendig.

Det er særdeles vigtigt, at Skibets Agent er energisk, anset og solid samt har Kendskab til Forholdene, hvis han uden Tidstab skal kunne klarere Skibet. Indtræffer Kollisioner, Døds- eller Ulykkestilfælde, kræves stor Indsigt og Rutine fra Agentens Side, hvis alle dermed forbundne Formaliteter skal kunne udføres uden Tidstab for Skibet.

En hel Del mindre ansete og erfarne Agenter er i saadanne Tilfælde hjælpeløse, og det Tab, Skibet lider ved at Agenten ikke formaar at udføre sin Sag hurtigt nok, staar ikke i rimeligt Forhold til de Par Kroner, som spares i Agenthonorar. I et Land med saa udviklede og delvis usikre Forhold som Tyrkiet er det af mindre Betydning, om Honoraret er et, to eller tre Pund; Hovedsagen er altid at finde en solid og erfarne Agent. Der kræves af en Skibsagent her helt andre Kvalifikationer end i Evropa, og da man ser, hvorledes i den senere Tid flere og flere mere eller mindre tvivlsomme Personer etablerer sig som Agenter, kan Generalkonsulatet kun tilraade Rederierne at tænke sig om baade en og to Gange, inden de akcepterer disse Herrers Tilbud og gaar bort fra gamle, ansete Firmaer, kun for at spare et Pund eller to paa Klareringsomkostningerne.

Efter saaledes at have opgivet de Formaliteter, Førere og Agenter har at opfylde ved Skibenes Ankomst hertil, turde det være af Interesse at meddele hvilke Afgifter, der skal erlægges paa Oprejsen i Konstantinopel for Skibe fra Middelhavet, destinerede til Sortehavet. Disse Afgifter er følgende, nemlig:

1) Konsulatgebyr:	
For et Sundhedspas Kr. 5 = Sølvpiastre.....	35
og for 2 Fremstillinger om Firmaner Kr. 6 = Sølvpiastre.....	42 $\frac{1}{2}$
	Sølvpiaster... 77 $\frac{1}{2}$,
2) Viseringsafgift for Sundhedspasset. 100,	
3) Havnepræfektavgifter:	
For to Firmaner à Kr. 25 = Sølvpiaster.....	50
og Ankringsgebyr.....	6
	Sølvpiaster... 56,
4) Pratikaafgifter:	
For de første 500 Reg.-Tons 20 Paras pr. Reg.-Ton,	
- - næste 500 — 12 — - — og	
- - øvrige — 8 — - — ,	
5) Fyrafgifter:	
For de første 800 Reg.-Tons 60 Paras pr. Reg.-Ton og	
- - øvrige — 30 — - — ,	
6) Redningsafgifter:	
15 Paras pr. Reg.-Ton,	
7) Agenthonorar:	
Omtrent 324 Sølvpiaster pr. Skib, og	
8) Lodsafgift:	
gennem Bosporus.....	180 Sølvpiaster pr. Skib og
ind- og ud af Havnene. 540 — - —	

De under 1), 2), 3) og 6) anførte Afgifter erlægges kun i Konstantinopel, men ikke i andre tyrkiske Havne.

De under 4) anførte Pratikaafgifter er overalt de samme, hvorimod de under 5) optagne Fyrafgifter reduceres for Skibe i Fragtfart samt omtrent med en Tredjedel i andre Havne.

Skibe, som lossere eller lader i Konstantinopel, betaler desuden følgende Tillægsgebyr:

Bojeafgift:	
For de første 800 Reg.-Tons 4 Paras pr. Reg.-Ton og	
- - øvrige — 2 — - — ,	

Fyrafgifter:	
For de første 800 Reg.-Tons 10 Paras pr. Reg.-Ton og	
- - øvrige — 5 — - — ,	

Losseomkostninger:
For Stykgods 1 sh. og for Kul 10 Pence + Kurve,

Leje for Lægtene
over 35 à 40 Tons: 50 à 60 Sølvpiaster pr. Dag.

Hvis Skibet lossere eller lader ved Kajen, bortfalder Bojeafgiften og Lejen for Lægtene, men i Stedet tilkommer

Kajtakst
med 1 Franc pr. Ton for de første 8 Dage og derefter Frs. 1.10 + Afgift for de indladede eller udløssede Varer ifølge speciel Takst, forskellig for forskellige Varer. Udgifterne for Skibets Ind- og Udbugsering er iberegnet i denne Afgift.

Med Benyttelse af disse Opgaver, er det let nok at regne ud, hvad de forskellige Skibe skal betale.

Til bedre Forstaaelse af ovenstaaende tror Generalkonsulatet at burde give nogle Oplysninger om det tyrkiske Pengevæsen.

Der gives i Tyrkiet baade Guld- og Sølvkurs. Guldkursen lægges i Reglen til Grund kun for Transaktioner med Bankerne og Udlandet, medens Sølvkursen danner Grundlaget for Handel og Vandel i det daglige Liv. Det tyrkiske Pund af Guld eller Papir har 100 Guldpiaster, men 108 Sølvpiaster, og enhver Guld- eller Sølvpiaster deles i 40 Paras. Et engelsk Pund modsvarende 110 Guldpiaster eller efter Sølvkurs 120 Sølvpiaster. Afgifter, selv paa større Beløb, der erlægges til de tyrkiske Autoriteter, maa betales med Sølv- og ikke med Guldpenge. Følgen heraf er, at man maa veksle Guldpundene mod Smaapenge, hvorved man taber $\frac{1}{2}$ Sølvpiaster, saaledes at Pundet i Virkeligheden kommer til at modsvare 107 $\frac{1}{2}$ Sølvpiaster.

Sølvpenge stiger herved i Værdi og der bliver stadig Mangel paa Smaapenge. For at afhjælpe Manglen, lader Regeringen hyppig nok præge et større Antal Smaapenge af alle Arter, men disse indkøbes lige straks af Veksellererne, i hvis Interesse det er, at de ikke kommer ud blandt Folk, da dette vilde berøve Veksellererne deres Levebrød. Næsten paa ethvert Gadehjørne gives der Veksellerere, som lever og lever godt paa at veksle Guld mod Sølv.

Begrundet paa det Vekslingshonorar, som paalægges Befolkningen af disse Forretningsmænd, kan man ved Indkøb ikke forlange, at Købmanden skal veksle et Pund, med mindre Indkøbet løber op til en 40 à 50 Piaster. Køber man f. Eks. kun for et Par Piaster, foretrækker Købmanden ikke at sælge, hellere end at han veksler selv et halvt Pund.

Saa vel Guld- som Sølvkursen er forholdsvis stabil, og da man saaledes véd, at et tyrkisk Pund har 100 Guld-, resp. 108 Sølvpiaster, og at et engelsk Pund, modsvarende Kr. 18.16, har 110 Guld-, resp. 120 Sølvpiaster, er det let nok for Rederierne selv at regne ud, hvor meget deres Skibe har i Udlæg i danske Penge.

Amerikansk Højesteretsdom.

Den østerrigske Dampers Styria, der var paa Rejse fra Triest via sicilianske Havne til New York, ankom til Port Empedocle (paa Sicilien) d. 21. April 1898 og indtog her et Parti Svovl, bestemt til New York. Den 24. April var Svovlet indladet og Skibet rede til at afgaa til Messina og Palermo efter Frugt og derfra til New York.

Imidlertid var Krigen mellem Spanien og Nordamerika udbrudt d. 21. April, og d. 25. April havde den spanske Regering beordret sin Flaade til blandt andet at konfiskere Kontrabande under hvad Flag det end førtes, og havde som Kontrabande betegnet Krudt, Svovl, Salpeter, Dynamit og alle eksplosive Stoffer. Den 23. April fik „Styrias“ Kaptajn Telegram fra sine Agenter i London om ikke at sejle uden nærmere Ordre, og d. 25. April fik han Telegram om at losse hele Ladingen hurtigst mulig. Konnossementet indeholdt blandt andet følgende: „at levere i New York, Beslaglæggelse af Myndigheder og andre specificerede Farer undtagen, med Frihed til (hvis Dampere gaar tilbage her til eller til en anden Havn eller paa anden Maade af en eller anden Grund forhindres i at begynde eller fortsætte sin Rejse paa sædvanlig Maade) at afskibe eller omskibe Varerne med andet Skib. I Tilfælde af Blokade eller Forbud i Bestemmelseshavnen, eller hvis Kaptajnen udenfor disse Tilfælde af en eller anden Grund betragter det som usikkert at gaa ind og losse der, har han Ret til at losse Godset ved hvilken som helst anden Havn, som han finder sikker, for Afskiberens Regning og Risiko, saaledes at Godset bringes i Forvaring og under Tilsyn af en Kommissionær eller af den engelske Konsul; et Brev skal da afsendes til Aflader og Modtager med Underretning om Losningen og om i hvis Forvaring Godset er, idet Godset er for Afladerens Regning og Risiko og Kaptajnen og Rederiet er fri for alt Ansvar.“

Da Kaptajnen modtog det nævnte Telegram om at losse hurtigst mulig, havde han allerede erfaret, at Krigen var udbrudt, og at Svovl var Kontrabande; han vidste, at hans Kurs vilde føre ham tæt til den spanske Kyst og havde i italienske Blade set, at spanske Krigsskibe var paa Udkig efter Kontrabande, samt at et Skib med Svovl var blevet taget. I Henhold til Telegrammet og de øvrige ham bekendte Omstændigheder begyndte han d. 27. April at losse Svovl i Land i Empedocle og havde endt Losningen d. 7. Maj. Ved Losningens Begyndelse gav han Afladerne og Modtagerne Underretning om, at da han paa Grund af Krigsforhold ansaa Rejsen til New York med Svovl for risikabel, lossede han nu Varerne for Afladerens Regning og Risiko, idet han samtidig opgav en Agent, under hvis Opsyn Varerne oplagdes. Samme Dag underrettede han den østerrigske Konsul i Girgenti om, at han af Hensyn til Krigen lossede Svovlet, og tilskrev endvidere Toldvæsenet om det samme Forhold med Anmodning om Tilladelse til at losse og Anmodning om Tilbagebetaling af Told ved Udslibningen.

Den 30. April og d. 2. Maj protesterede Afskiberne imod Losningen, hvilken Protest Kaptajnen besvarede med at hævde, at han ved at losse Svovlet ikke havde gjort andet end hvad der var hans Ret. Ved Losningens Slutning d. 7. Maj underrettede Kaptajnen atter Afskiberne og Modtagerne. Forinden d. 7. Maj havde sicilianske Aviser meddelt om Forhandlingerne mellem Italien og Spanien om, at Transport af Svovl skulde være fri, og d. 6. Maj offentliggjordes i de sicilianske Aviser en Meddelelse fra det italienske Handelsministerium om, at Spanien havde givet Ordre til at lade Svovl passere frit. Den 8. Maj afsejlede „Styria“ til Palermo og derfra til Messina og indtog Frugt, hvormed det sejlede til New York, hvor Skibet ankom d. 3. Juni. Et Skib, der i

Empedocle laa paa Siden af „Styria“ og indtog Svovl, sejlede lidt før „Styria“ og ankom uden Hændelser til New York d. 19. Maj; to andre Skibe med Svovl kom omtrent paa samme Tid uden Hindringer fra Sicilien til De forenede Stater.

Efter at Krigen mellem Spanien og Amerika var sluttet i August, blev Svovlet i Henhold til Overenskomst af et andet af „Styrias“ Rederis Skibe bragt til New York, men der opstod da Uenighed, navnlig om hvem der skulde betale Omkostningerne paa Sicilien ved Losning og Genindladning.

Den første Instans kom til det Resultat, at Losningen havde været forhaslet og at Rederiet derfor selv maatte bære de dermed forbundne Omkostninger.

Den anden Instans mente, at Losningen havde været vel begrundet, men Svovlet burde have været indladet igen forinden „Styria“ forlod Empedocle; Ladingsejeren tikendtes derfor Erstatning for det ham derved forvoldte Tab, medens Rederiet paa den anden Side fik erstattet Udgifterne ved Losningen og Indladningen.

Højesteret udtalte, at Spørgsmaalet her drejede sig om, hvorvidt Kaptajnen ved at følge Konnossementets Forskrifter havde handlet paa en fornuftig Maade. Ved at bedømme dette, maatte man ikke se alene paa hans gode Tro, men paa den anden Side maatte man heller ikke af Resultatet lade sig forlede til at holde hans Beslutninger for urigtige; man maatte stille sig paa hans Standpunkt i den forhaadenværende Situation, og Retten kunde ikke se andet, end at Omstændighederne fuldt ud berettigede Kaptajnen til at handle som han gjorde, ikke blot til at losse Svovlet, men ogsaa til straks efter at afgaa for at indtage sin Frugtladning. Spaniens Erklæring om Kontrabande var ikke endnu taget tilbage og Forhandlingerne om Svovl var ikke endnu med Sikkerhed sluttede; Kaptajnen kunde ikke være sikker paa, at han uden Risiko atter kunde have indladet Svovlet. Sagen vistest derefter tilbage til yderligere Behandling i Overensstemmelse med Højesterets Udtalelser.

Fragtmarkedet.

Omendskønt der saa godt som i alle Markeder har været fragtet ret livligt i den forløbne Uge, viser Raterne, naar lige undtages for Kul, dog en Tilbagegang næsten over hele Linjen, hvilket er lige stik imod, hvad de plejer at gøre paa denne Tid af Aaret. Efteraaret bringer jo som Regel en større eller mindre Stigning med sig, og i Haab om at dette ogsaa i Aar skulde blive Tilfældet, har de fleste Redere holdt den overvejende Del af deres Baade aabne, saaledes at der nu findes en umaadelig Mængde Tonnage ubefragtet; imidlertid holder Befragterne sig stadig tilbage, og Følgen deraf er, at Raterne trykkes ved det store Udbud af Dampere. Den mindste Spurt i Begæret for en bestemt Position og Antydningen af en højere Rate end den gængse Markedsværdi efterfølges straks af et overvældende Tilbud af Tonnage, og efter at nogle faa af de mest presserende Afslutninger har fundet Sted, falder Markedet atter hen i den samme Sløvhedstilstand som før. Amerika er overalt lavere, Sortehavet ogsaa, og hvad Østersøen angaar, synes dette Marked slet ikke at skulle komme sig i Aar. Raterne er gennemgaaende lavere end nogensinde tidligere paa denne Aarstid, og for en Del af de nordligste Pladsers Vedkommende er der jo ikke saa mange Uger igen, førend de atter lægger sig i den lange Vinterdvale. Længe og taalmodigt har Rederne ventet paa en Bedring henimod Saisonens Slutning, men alt eftersom denne nærmer sig, bliver Udsigterne dertil mindre; dog bør ethvert Haab ikke opgives endnu, thi det kunde jo dog

være, at der kunde indtræde nogen Stigning i Løbet af den nærmeste Fremtid, og jo længere den lader vente paa sig, desto kraftigere bør den blive.

Det østlige Marked har, i hvert Tilfælde for Calcuttas Vedkommende, bedret sig, og Raten fra denne Plads er støget til 18/9 Jutebasis pr. Oktober/November til Dundee. Fra Chittagong er betalt 21/3 pr. Oktober til Dundee. Rispladserne viser fremdeles intet Liv; kun nogle enkelte Dampere sluttedes fra Rangoon til Japan til 10/6 pr. Oktober. Bombay har sidst betalt 9/6 til udsøgt Havn for prompt. Andre Pladser livløse.

Sortehavet, Azoff og Donauen har fragtet jævnt i den forløbne Uge, men Markedet har en afflovede Tendens. I Odessa og Nicolaiëff er der ikke saa faa Dages Tørn, og det er vanskeligt at placere September Tonnage med „free of turn“, men det sker dog med Baade af „handy“ Størrelse, og for saadanne er der fra Odessa sidst betalt 10/6 N. C. Pr. 15. Oktober/15. November sluttedes en 6,000 Tons Dampere til 11/6 Odessa/Kjøbenhavn. Fra Azoff er der ikke meget Begær; der er sidst sluttet til 12/ pr. Oktober til L. H. A. R. og 13/9 pr. September til Havn mellem Bergen og Kjøbenhavn. Dette er c. 6 d. lavere end for en Uge siden. Korntilførslerne til Donaupladserne er aftagne og 12/9 à 13/ L. H. A. R. pr. September er det højst opnaaelige. Sulina har sidst betalt 11/1½ N. C. pr. September for c. 4,000 Tons Baade.

Middelhavet har fragtet en Del livligere i den sidste Tid, navnlig for Erts, men Raterne viser gennemgaaende ingen Bedring. Med „free despatch“ er betalt 5/10½ Elba/Cardiff (5,000 Tons), 6/ Tyne Dock, 7/3 Carthage/Glasgow, 8/6 à 9/ Huelva/Rotterdam, 10/6 Savannah eller Charleston. For Salt fra Tunis til Bergen noteres 10/ pr. Ton, og for Fosfat 8/6 Sfax/Ipswich, 8/3 London, 7/9 Bona/Rotterdam eller Kings Lynn. Fra Philipville eller Algier kan faas 9/ pr. Ton Byg til Leith. Espartofragterne er lidt højere, og noteres der nu 14/6 à 15/ fra Oran eller Bona til Skotlands Østkyst. Fra Alexandria noteres 10/ for Bomuldsfrø til London eller Hull, prompt Lastning. Bilbao er uforandret som følger: 5/1½ Middlesbro, 5/3 Stockton, 5/4½ Glasgow, 4/10½ Tyne, 5/6 Antwerpen, 9/6 à 9/9 Baltimore eller Philadelphia.

Nordamerika er flovere, og de for en Uge siden betalte Rater kan ikke gennemføres nu. Paa Netto Charter fra Golfen er saaledes c. 10/6 til U. K. eller Kont. det højst opnaaelige pr. Septbr./Oktbr., hvilket viser en Nedgang af c. 2/6 i Ugens Løb, ja Dampere, som har været ganske prompte, har endog maattet acceptere 9/6 fra Galveston eller New Orleans. For Korn fra disse Pladser betinges 2/10½ til udsøgt Havn, men Begæret er meget limiteret, ligeledes for Bomuld; derimod har Tømmerfragterne holdt sig, og der er pr. Septbr./Oktober sluttet til 80/ Pensacola/Holland og en U. K. Havn, 90/ Genua, 77/6 Sapelo/U. K. eller Kont., én Havn, 80/ to Havne. De atlantiske Bomuldspladser har fragtet mindre, og Raterne er lavere paa Basis af c. 28/ fra Savannah eller Charleston til Liverpool eller Bremen pr. September. Fosfatfragter fattes, og Kulfragter er der næsten heller ingen af paa Grund af Strejken i Minedistrikterne. Den sidste Befragtning var 14/ fra Norfolk til Santos, prompt. Træfragterne fra de kanadiske Pladser er lavere, og sluttedes der sidst til 35/ fra St. John til 2 Pladser paa Englands Vestkyst, 42/6 fra Miramichi til én Losseplads, September Afskibning.

La Plata Markedet er stille, men kan egentlig ikke kaldes daarligere. For Buenos Ayres Lastning er 14/6 à 15 pr. September det bedst opnaaelige til U. K. eller Kont., og fra St. Lorenzo Grænsen er gentaget 16/ pr. Oktober.

Østersømarkedet er uforandret flovt, undtagen lige for Libaus Vedkommende, idet Begæret herfra er ganske godt, grundet paa rigeligere Tilførsler af Korn, og der betales 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam. Andre Pladser har kun lidt at byde paa og Raterne

holder sig lave, som f. Eks. 1/ à 1/0¾ Hvedebasis for prompte Baade fra St. Petersburg til London eller Rotterdam, 1½ d. mere til Antwerpen, Hamburg, Weseren Fra Riga noteres 19/ D/B. 6/ Sleepers til Hull eller Grimsby, 18/6 D/B. Grangemouth, 7/6 Sleepers Plymouth, 6/6 Southampton, Frs. 24/25 D/B. Antwerpen, Frs. 27 Rouen. For Smaadampere til Danmark kan faas Rm. 13 Rugbasis. Windau betaler 34/ 343 Kbf. Pitprops til Englands Østkyst, Hfl. 13 Kappbjælker til Holland. For Erts fra Luleå betinges 5/3 pr. Ton pr. September. Træfragterne fra Botten er tarvelige; der er sidst betalt 19/6 Søderhamn/Hull, Frs. 30½ Kotka/Antwerpen, Frs. 30 Skutskär/Antwerpen, alt for D/B. B. September Lastning. Endvidere noteres Hfl. 11 Battens, Kronstadt/Rotterdam, Hfl. 11½ à 12 Sydfinland/Rotterdam, 17/6 à 18/ D/B. Kronstadt/Hull, 23/ Uleåborg/Hull, 24/ Umeå/Leith, 22/6 Hudiksvall/Grimsby, og for Pitprops 21/ Wiborg/Tyne, 23/ Jacobstad/West Hartlepool, 23/ Kotka/Cardiff, Frs. 30 Sydfinland/Ghent eller Terneuzen. Fra Kønigsberg noteres uforandret 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, Rm. 9/10 pr. Ton Klid til Sydsverrig, Rm. 5½ à 6/ pr. Ton Korn til Danmark.

Kulfragterne viser atter denne Uge en lille Bedring, og Begæret efter Tonnage er fremdeles godt. Fra Cardiff kan faas 4/3 à 4/6 Kjøbenhavn eller god dansk Provinshavn, 4/9 Kronstadt, 4/6 Lissabon, 4/9 à 5/ Gibraltar, 4/6 à 5/ Genua, 4/9 Malta, 5/ à 5/3 Port Said eller Alexandria, 14/3 à 15/ Colombo, 10/9 à 11/ La Plata. Paa Tynen er der gennemgaaende langsom Tillastning for Øjeblikket; der betales 4/ à 4/3 Swinemünde, 3/9 à 4/ udsøgt dansk Havn, 3/10½ à 4/ Kronstadt, 3/9 Stockholm, 4/ Ystad, 4/ Pillau, 4/7½ Algiers, 5/4½ Barcelona. Fra Firth of Forth, hvor Lastetørnen er prompt, betinges 3/10½ à 4/ Aarhus eller Kjøbenhavn, 4/1½ à 4/6 mindre dansk Provinshavn, 4/ Swinemünde, 4/4½ à 4/7½ Kiel, 4/9 Wismar, 4/ à 4/3 Riga eller Reval, 3/10½ à 4/ Kronstadt, 4/3 Stockholm, 4/9 Lissabon, 5/3 à 5/6 Venedig eller Triest.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Et Dampskib er sluttet paa Tidscerteparti, og det bestemmes, at det skal være disponibelt i en bestemt, navngiven Dok. Hvem skal i dette Tilfælde betale Dokafgiften? Den ene Part paastaar, at Rederen skal betale den, den anden, at den, som laster Skibet, skal gøre det.

Sv.: Da vi ikke kender Certepartiet, paa hvilket Skibet er sluttet, eller Navnet paa Dokken og de øvrige nærmere Omstændigheder ved Befragtningen, kan vi ikke besvare Spørgsmaalet bestemt. Hvis Certepartiet, som Tidscertepartier i Almindelighed, bestemmer at Befragteren skal sørge for og betale for: „all the coals, fuel, port-charges etc.“, antager vi, at Befragteren skal betale Dokafgiften. Ser man dernæst hen til, at Dokafgiften er meget forskellig i de forskellige Havne, og til at det er Befragteren, der bestemmer, hvorhen Skibet skal gaa, kan vi ikke se nogen Grund til, at Rederen skulde betale Dokafgiften. Denne afhænger ogsaa af Arten af den Fart, Skibet er befragtet til; dette og andet gør, at det formentlig maa være Befragteren, der skal betale den.

(Sh. Gaz).

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede anden Eksamenstermin i 1902 har 14 af Skolens Elever bestaaet den almindelige Styrmandseksamen og 1 Elev Sætteskipperprøven. I Eksamens 2. Afdeling har 3 Elever taget Eksamen

i Navigation, 2 i Geografi og Vejrlære, 2 i Engelsk og 4 i Søret og Handelsvidenskab samt 1 i Maskinlære. Skolen modtager til enhver Tid Elever i alle Afdelinger; uformuende Styrmandselever kan vende Statsunderstøttelse. Program sendes og nærmere Underretning gives af Forstanderen, cand. mag. S. Svendsen.

Navigationsskolevæsenet. Forstander for Sømandsskolen og for Teknisk Skole i Frederikshavn Hansen er bleven ansat som Lærer ved Bøge Navigationsskole.

Ugens Havarier.

Haab, Galease af Moss, har efter Grundstødning paa Læsø fortsat Rejsen og ankom læk til Hobro.

Marie, Skonnert af Marstal, har været paa Grund ved Øland, kom flot, er tæt og har fortsat Rejsen til Aarhus.

Viking, Dpsk. af Haugesund, har paa Rejsen fra Aalborg i Ballast til Frederiksstad været paa Grund paa Skagensrev. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Buck Hound, Fiskedpsk. af Hull, er d. 4. ds. indbragt til Helsingør efter Stranding paa Jyllands Vestkyst.

Caroline, Skonnertbrig af Marstal, er paa Rejsen fra Sundsvall med Træløst til St. Valery indbragt d. 4. ds. til Frederikshavn af Lodsdpsk. Skagerak efter Grundstødning paa Grenen. Skibet er tæt.

Rønne, Dpsk. af København, der d. 4. ds. afsejlede fra Bergen, bestemt til Island med Stykgods, har ca. 12 Sømil Syd for Bergen brækket Akslen og mistet Skruen og er indslæbt til Bergen af svensk Dpsk. Njord.

Neptun, norsk Dpsk., har paa Rejsen fra Bergen til Hamburg mistet sin Skruer udfor Lodbjerg Fyr og har kastet Anker 1 Mil til Søs. Fra Thyborøn er der telegraferet efter Bugserbaad fra Bergen. Besætningen er 30 Mand og 10 Passagerer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 6. ds. blev en ny 3-m. Staalskonnert sat i Vandet fra Gebr. G. & H. Boderes Værft i Martenshock i Holland. Skibet, der fik Navnet St. Clemens, er klassificeret i Bureau Veritas til Atlantic Fart + 1. $\frac{3}{8}$ A. 1. A. & C. P. og bygget for Regning Aktieselskabet St. Clemens Rederi i Nykjøbing M.; det har følgende Dimensioner: Længde i Vandlinjen 117', Bredde 25' og Dybde i Lastrummet 11' 9", engelske Maal, med en Lædeevne af c. 400 D. V.

Til Fører er antaget Kapt. A. Hansen af Nykjøbing, og Bestyrelsen er Købmand Chr. Møgelvang, Købmand Jens Hulskov og Havnefoged A. P. Rasmussen; sidstnævnte bliver bestyrende Reder.

Der er afholdt Prøvetur med den paa Københavns Flydedok og Skibsværft nybyggede Dampfærge til Overfarten Løgstør—Aggersund. Den er konstrueret med Skruer i hver Ende, hvilket Princip her første Gang anvendes her hjemme. Prøven faldt fuldt tilfredsstillende ud, og den ny Type viste sig fuldt saa god som de hidtil benyttede.

Der er afholdt Prøvetur med det paa Howaldtswerke i Kiel til Østasiatisk Kompagni nybyggede Dampskib Prinsesse Marie. Skibet maaler 5,416 Reg.-Tons Brutto, 3,518 Reg.-Tons Netto og har følgende Dimensioner: 418' x 49' 2" x 29' 8". Maskinen indicerer 2,200 H. K. og er indrettet til Oljefyring.

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. Adolph Andersen, Sørensens, afgik fra Riga den 7. Septbr. til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, afgaar forventelig 8. Septbr. fra New Orleans til København. — Alexandra, Thomsen, ankom her 7. Septbr. fra St. Petersburg. — Algarve, Borries, afgik fra Tarragona 6. Septbr. til Denia. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 7. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Genua 8. Septbr. til Leghorn. — Antwerpen, Andresen, forventelig herfra 10. Septbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 6. Septbr. — Arno, Strubberg, ankom til Genua 8. Septbr. fra Swansea. — Axelhus, Skov, ankom her 5. Septbr. fra Stettin. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Libau 1. Septbr. — Beira, Lunge, ankom til Alicante 7. Septbr. fra Leva. — Botnia, Bay, ankom her 8. Septbr. fra Reval. — Ceres, Kjær, ankom her fra Leith 4. Septbr. — Christian IX., Kolster, ankom til Pillau 8. Septbr. — Christianssund, Rørbye, ankom her 7. Septbr. fra Arendal. — Chr. Broberg, Nielsen, passerede Dartmouth 8. Septbr. til Alicante. — Dagmar, Mortensen, ankom her 2. Septbr. fra St. Petersburg. — Douro, Mortensen, afgik fra Lissabon 6. Septbr. hertil. — Ella, Johnsen, ankom til Hamburg 8. Septbr. — Eos, Harder, passerede Brunsbüttel 9. Septbr. til Libau. — Esbern Snare, Madsen, ankom til Newcastle 7. Septbr. — Ficaria, Thøgersen, ankom til Newcastle 7. Septbr. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 30. August til Aarhus. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 7. Septbr. hertil. — Frejr, Rasmussen, ankom til Randers 7. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 30. August. — Georgios I, Schibbye, ankom til Antwerpen fra W. Hartlepool 8. Septbr. — Hekla, Wulff, afgaar forv. 10. Septbr. til New York. — Hjelm, Hansen, ankom her 6. Septbr. fra Norrkøping. — Island, Holst, ankom til New York 4. Septbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, passerede Dartmouth 5. Septbr. hertil. — Jolantha, Christiansen, ankom til Pillau 8. Septbr. — Jyden, Glösen, ankom til Danzig 5. Septbr. — Kasan, Hansen, ankom her 8. Septbr. fra Libau. — Kentucky, Thidemann, afgaar forv. 10. Septbr. fra St. Petersburg. — Kiev, Jacobsen, afgik herfra 4. Septbr. til London. — Knuthenborg, Hansen, ankom til Libau 6. Septbr. — Kursk, Møller, passerede Holtenau 7. Septbr. til London. — Leopold II, Meyer, ankom til Newcastle 5. Septbr. fra Antwerpen. — Loire, Rabe, ankom 6. Septbr. til St. Petersburg herfra. — Lolland, Ankersen, ankom til Odense 9. Septbr. — Louise, Rasmussen, afgik fra Pillau 7. Septbr. til Hull. — Louisiana, Lissner, afgik fra Neufahrwasser 27. August til Halifax. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 3. Septbr. til Boston. — Maja, Johnsen, ankom her 8. Septbr. fra Hamburg. — Morsø, Frisenette, ankom her 6. Septbr. fra Gefle. — Moskov, Sørensens, passerede Holtenau 9. Septbr. til Antwerpen. — Nicolai II, Ørum, afgik fra New York den 23. Septbr. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom her 7. Septbr. fra Lovisa. — Nordjylland, Krag, ankom til St. Sebastian 7. Septbr. fra Cardiff. — Norge, Gundel, afgik fra New York 30. August. — O. B. Suhr, Jønsen, ankom til Havre 7. Septbr. — Omsk, Müller, passerede Ouessant 2. Septbr. til Tunis. — Oscar II, Skjødt, ankom til New York 7. Septbr. — Perm, Christensen, ankom til Antwerpen 7. Septbr. — Pregel, Olsen, passerede Brunsbüttel 5. Septbr. til Antwerpen. — Rita, Meldahl, afgik fra Antwerpen 7. Septbr. hertil. — Seine, Staal, afgik herfra 8. Septbr. til Bordeaux. — Texas, Holm, afgik fra Kolding 7. Septbr. til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 7. Septbr. fra Libau. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Hull 7. Septbr. til Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Denia 6. Septbr. til Malaga. — Viking, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 9. Septbr. — Xenia, Kruse, afgik fra Boston 3. Septbr. hertil. — Yrsa, Gommessen, ankom 7. Septbr. fra Swansea. — Annie ankom til Yx-pila 5. Septbr. — Venus ankom her 5. Septbr. fra Rotterdam. — Hengest, Simonsen, ankom til Libau 7. Septbr. — Syria ankom her 6. Septbr. fra Hull. — Activa ankom her 8. Septbr. fra Bremen. — Erik ankom til Liverpool 6. Septbr. herfra.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra London 6. Septbr., ank. til Blyth 9. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 27. Aug., ank. til Rouen 4. Septbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 3. Septbr., ank. til Hankipudas 8. Septbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Dunkirk 2. Septbr.

ankom til Blyth 3. Septbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Kbhvn. 3. Septbr., ankom til Sundsvall 6. Septbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Grangemouth 22. August, ankom til Archangel 31. August. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 6. Septbr., bestemt til Libau. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rouen 7. Septbr., ankom til Blyth 9. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Blyth 7. Septbr., best. til Archangel. — Volmer, Riber, afgik fra St. Petersborg 26. August, ankom til Rotterdam 2. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 4. Septbr., ankom til Lübeck 7. Septbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Calais 6. Septbr., best. til Archangel. — Svend II, Risø, afg. fra Archangel 6. Septbr., bestemt til Amsterdam.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Sunderland 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til Kronstadt 28. August. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til London 3. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Russ, Rasmussen, afgik fra Pugwash 30. August. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 6. Septbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Stettin 9. Septbr. Helga, Lagesen, afg. fra Swinemünde 8. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Kronstadt 6. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Petersborg 6. Septbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Blyth 7. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, pass. Gibraltar 9. Septbr. — Ophelia, Vilhelmsen, ank. til Algier 3. Septbr. — Dana, Nielsen, ankom til Vlaarding 5. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ankom til Newcastle 5. Septbr. — Niobe, Schmidt, ankom til Methil 9. Septbr. — Nancy, Nielsen, ankom til Hamburg 8. Septbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Ghent 7. Septbr. — Nordseen, Gram, pass. Helsingør 7. Septbr., best. til Ghent. — Nexos, Sørensen, afgik fra Amble 6. Septbr., best. til Kronstadt. — Nora, Jørgensen, pass. Gibraltar 6. Septbr., best. til Valencia. — Neptun, Winther, ankom til Aalborg 7. Septbr. — Nerma, Nielsen, pass. Frederikshavn 6. Septbr., best. til Guernsey. — Alfa, Nørby, ankom til Middlesbro 8. Septbr.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Marseille 5. September, best. til Nakskov. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Stettin 3. Septbr., ank. til Uleåborg 7. Septbr.

Jylland. Karen, Degn, afg. fra Tynen 6. Septbr., best. til Kronstadt.

Nordseen. Wineland, Høgstedt, ankom til Newcastle 6. Septbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Uleåborg 6. Septbr. — Holland, Lund, ankom til Windau 4. Septbr. — England, Andresen, afgik fra Aarhus 4. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Odense 3. Septbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Kbhvn. 9. September.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Matanzas 2. September. — Ekliprika, Callesen, afgik fra Blyth 7. September. — Mars, Nielsen, ankom til Kbhvn. 6. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Methil 3. Septbr., ank. til Flensborg 7. Septbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Methil 2. Septbr., ankom til Kiel 5. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Delfzyl 3. Septbr. — Russia, Hansen, afg. fra Rotterdam 5. Septbr., ank. til Sunderland 6. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Kbhvn. 6. September, ankom til Riga 8. Septbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Dordrecht 2. Septbr., ankom til Sunderland 4. September.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Ghent 9. Septbr. best. til Antwerpen. — Gallia, Nielsen, afgik fra Riga 4. Septbr. ankom til Dordrecht 9. Septbr. — Caledonia, Fisker, ank. til Riga 5. Septbr. — Sarmatia, Pedersen, afgik fra Narva 5. Septbr., best. til Dordrecht.

Inga. Flandria, Petersen, ankom til Kings Lynn 3. September. — Carbonia, Jørgensen, ank. til Kronstadt 3. September.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kramfors 7. Septbr., best. til Honfleur. — Brattingsborg, Clausen, ankom til St. John 29. August. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Blyth 5. Septbr., best. til Kronstadt. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Aarhus 5. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Cardiff 2. Septbr., best. til Konstantinopel for Ordre. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 8. Septbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Brisbane 7. Septbr., best. til Ny Caledonia. — Rosenborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 10. Septbr., best. til Methil. — Skanderborg, Jensen, ankom til Wiborg 5. Septbr. — Søborg, Fischer, ankom til Jacobstad 9. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Neapel 4. Septbr., best. til Galatz. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 4. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Dieppedalle 5. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kbhvn. 8. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 6. Septbr., best. til Odessa. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Dunkerque 10. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 5. Septbr., best. til Galatz. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Galatz 30. August, best. til Odessa. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Sunderland 5. Septbr., best. til Stockholm.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 7. Septbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Newcastle 10. Septbr., best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afg. fra St. Petersborg 6. Septbr., best. til Rotterdam. — Sjølland, Sonnichsen, afgik fra Libau 8. Septbr., best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, ank. til Methil 5. Septbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Methil 8. Septbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 4. Septbr. — Ajax, Brorson, afg. fra Burntisland 6. Septbr., best. til Kiel. — Bornholm, Petersen, ank. til Burntisland 9. Septbr. — Nauta, Madsen, afg. fra Newcastle 9. Septbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Bergen 5. Septbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Hamburg 4. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 29. August. — Ansgar, Larsen, ank. til Kbhvn. 8. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 30. August. — Hamlet, Sommer, afg. fra Newcastle 2. Septbr., best. til Kronstadt. — Helge, Matthiessen, afgik fra Sunderland 5. Septbr., best. til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Marseilles 8. Septbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Antwerpen 5. Septbr. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Suez 7. Septbr. — Anamba, Cortzen, ankom til Port Arthur 24. August.

Ærø. Gæa, Knudsen, ankom 1. Septbr. til Kbhvn. — Erindring, Hansen, ank. 4. Septbr. til Grimsby. — Enigheden, Svane, ankom 7. Septbr. til Odense.

Svensen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Methil 8. Septbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Glasgow 6. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Lovisa 8. September. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. Burntisland 8. Septbr. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Sunderland 7. September. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Boness 5. Septbr. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Kronstadt 7. Septbr. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Jacobstad 2. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Sunderland 8. Septbr. — London, Bom, afgik fra Sundsvall 5. Septbr. — Paris, Nielsen, afg. fra Frederikshavn 10. Septbr.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Burntisland 8. September. — Clara, Jensen, afgik fra Burntisland 9. September, best. til Kiel. — Kai, Thomsen, ankom til Blyth 8. September.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Korsør 8. September. — Svend, Bønnelycke, ankom til Rotterdam 8. September.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Almeria 9. Septbr. best. til Newcastle. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Brake 7. Septbr., best. til Boness.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Hans, Jensen, ank. til Rio Janeiro 6. Septbr. fra Port Elisabeth. — Prins Valdemar, Beck, prajet 25. August paa 39° N. 34° W. fra Taltal til Rotterdam. — Esmeralda, Pedersen, pass. Gibraltar 5. Septbr. fra Papeete til Marseille. — Oingalese, Thomsen, ankom til Falmouth 4. Septbr. fra Punta Arenas, afg. fra Falmouth 5. Septbr. til Havre.

Fans. Sønderho. Mary, Lydom, ank. 5. Septbr. til Halmstad fra Nykjøbing. — Georg Schwalbe, Pedersen, pass. Kjøbenhavn 4. Septbr., paa Rejse fra Kronstadt til West Hartlepool.

Rønne. Bornholm, Jensen, ank. til North Shields 31. August. — Hans Peter, Westh, ank. til Kjøge 3. Septbr. — John Hintze, Jensen, ank. til Oscarshavn 2. Septbr. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Oscarshavn 3. Septbr. — Prøven, Bidstrup, ank. til Kjøbenhavn 4. Septbr. — Coureer, Jakobsen, ank. til Windau 4. Septbr. — Rolf, Hermansen, ank. til Bergvara 4. Septbr. — Freja, Bech, ank. til Nykøping (Sverrig) 5. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Stolpemünde 6. Septbr. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Stolpemünde 6. Septbr. — Nestved, Larsen, ank. til Stolpemünde 7. Septbr. — Cathrine, Hansen, ankom til Kolding 8. Septbr.

Svendborg. Hansine, Hansen, ank. til Øfjord 9. August — Diane, Carlsen, ankom til Umeå 2. Septbr. — Solon Nielsen, ank. til Umeå 3. Septbr. — Skjold, Larsen, ank.

til Hernøsand 3. Septbr. — Brage, Hansen, ank. til Kings Lynn 2. Septbr. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Peterhead 3. Septbr. — Standard, Rasmussen, ankom til Skjelskør 4. Septbr. — Sophie, Jensen, ankom til Mairn 3. Septbr. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Genua 4. Septbr. — Freir, Christensen, ankom til Middelfart 4. Septbr. — Psyche, Nielsen, ankom til Gefle 4. Septbr. — Zampa, Petersen ank. til Göteborg 5. Septbr. — Ruth, Fallentin, ank. til Kings Lynn 4. Septbr. — Marie, Nielsen, ankom til Kotka 5. Septbr. — Roma, Jensen, ankom til Jakobstad 5. Septbr. — Kirstine, Dam, ank. til Königsberg 2. Septbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til St. Petersborg 4. Septbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til St. Petersborg 4. Septbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestene 5. Septbr. — Delos, Andersen, ankom til Christianssand 6. Septbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Kotka 6. Septbr. — Niels Juel, Henriksen, ank. til Charlestown 6. Septbr. — Alfrede, Vilde, ank. til Liverpool 6. Septbr. — Astrea, Frederiksen, ank. til Island 18. August. — Peter, Jørgensen, ank. til Riga 7. Septbr. — Vera, Jensen, ank. til Hasle 7. Septbr. — Niels, Hansen, ank. til Swinemünde 7. Septbr. — Hertha, Brandt, ank. til Dunkerque 6. Septbr. — Adolfine, Rasmussen, ankom til Faxe 7. Septbr. — Newsky, Nielsen, ankom til Umeå 7. Septbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ankom til Faaborg 8. Septbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Brest 6. Septbr. — Erhardt, Larsen, ankom til London 7. Septbr. — Gæa, Møller, ank. til Vejle 7. Septbr. — Knud, Jensen, ank. til Swinemünde 8. Septbr.

Æro. Skjold, Nielsen, ank. 2. Septbr. til Littlehampton. — Ruth, Eriksen, ank. 1. Septbr. til Sundsvall. — Karoline, Eschen, ank. 1. Septbr. til Kjøbenhavn paa Rejse fra Sundsvall til St. Valery sur sonne. — Margrethe, Petersen, afgik 31. August fra Kjøbenhavn til Elben. — Smart, Christensen, ank. 2. Septbr. til Fowey. — Ceres, Bager, ank. 2. Septbr. til Holmsund. — Svanen, Möllmann, ank. 2. Septbr. til Vasa Familiens Haab, Petersen, ank. 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Peter, Olsen, ank. 2. Septbr. til Kjøbenhavn. — Skirner, Thomsen, ank. 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Emilie, Hansen, afgik 2. Septbr. fra Kjøbenhavn til Klintebjerg. — Caroline, Albertsen, afgik 2. Septbr. fra Kjøbenhavn til Heiligenhafen. — Adele, Rasmussen, ankom 2. Septbr. til Kjøbenhavn. — Haabet, Christensen, ankom 4. Septbr. til Frederiksstad. — Familien, Frederiksen, ank. 4. Septbr. til Hernøsand. — Marthing, Friis, ankom 5. Septbr. til Carnavon. — Sylphe, Petersen, ank. 5. Septbr. til Dunkirk. — Thekla, Fabricius, ank. 5. Septbr. til Normantier. — Prøven, Schmidt, ank. 5. Septbr. til Gefle. — Gertrud, Jørgensen, ank. 5. Septbr. til Laae. — Rødkilde, Christensen, ank. 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ankom 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Expres, Boye, ank. 3. Septbr. til Kjøbenhavn. — Henriette, Holm, ank. 4. Septbr. til Gravesend. — Alf, Rasmussen, ank. 4. Septbr. til Brahestad. — Forældres Minde, Christensen, ank. 6. Septbr. til St. Molo. — Elise Dyreborg, Nielsen, ankom 6. Septbr. til Pillau. — Rotha, Hansen, ankom 6. Septbr. til Korsør. — Gloria, Fabricius, ankom 6. Septbr. til Kallundborg. — Henriette, Holm, ank. 5. Septbr. til London. — Familiens Haab, Petersen, ank. 4. Septbr. til Kjøbenhavn. — Apollo, Albertsen, ank. 1. Septbr. til Kjøbenhavn. — Saga, Clausen, ank. 3. Septbr. til Kjøbenhavn paa Rejse fra Sundsvall til Faro. — De tre Søstre, Mathisen, ankom 5. Septbr. til Kjøbenhavn. — Lorenz, Levinsen, ank. 5. Septbr. til Harburg. — I. A. Kromann, Christensen, afgik 2. Septbr. fra Uleåborg til Genua. — Skirner, Jepsen, ank. 5. Septbr. til Reval. — Thea, Friis, ank. 6. Septbr. til Rye. — Ansgar, Jørgensen, ank. 7. Septbr. til Setubal. — Dronning Louise, Christensen, ank. 8. Septbr. til Frederiksstad. — Hertha, Krull, ank. 7. Septbr. til Bridgenes. — Eos, Christensen, ank. 7. Septbr. til St. Ybes. — Abba, Petersen, ankom 8. Septbr. til Uleåborg. — Kvik, Andersen, ank. 7. Septbr. til Setubal. — Anna, Albertsen, ank. 6. Septbr. til Kjøbenhavn. — Expres, Boye, afgik 6. ds. fra Kjøbenhavn til Horsens. — Skirner, Thomsen, afgik 6. Septbr. fra Kjøbenhavn til Odense. — Apollo, Albertsen, ank. 7. Septbr. til Colberg.

Ingeborg af Bandholm, Andersen, ank. 4. Septbr. til Lysekil.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordøen. Esbjerg Fiskerihavn. Paa Yderenden af hver af Tværmolerne mellem Esbjerg Fiskerihavns Forhavn og

Fiskerihavnen er tændt et hvidt, fast Fyr. Fyret paa N.-Molen lyser fra c. NNØ. gennem Ø. og S. til c. V. Fyret paa S.-Molen lyser fra c. SSV. gennem V. og N. til c. Ø. Flammens Højde: 17 Fod. Graa, 9 Fod høje Fyrpæle. Brændetid: 15de Juli—15de Maj.

Jyllands V.-Kyst. Thyborøn-Kanal. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande:

Paa Havrevlen 11 Fod.

I Kanalen 11 Fod.

Paa Fjordgrunden 11 Fod.

Kattegat. Mariager-Fjord. Mariager—Hobro. Paa V.-Siden af Havneløbet til Mariager er udsat en Risprík.

Løbet mellem Mariager og Hobro er nu afmærket paa N.-Siden med 7 Risprikker og paa S.-Siden med 6 Halmprikker. I Løbet er der ikke under 15 Fod Vand.

Jyllands Ø.-Kyst. Fornæs. Den 24de September 1902 tændes Fornæs hvide Lynfy, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af $\frac{1}{6}$ S. Varighed. Lysævnen: 36 Kml.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr.

Færøerne Ø. Ved Opmaaling omkring Færøerne i 1902 ere følgende to Banker med under 100 Fv. bestemte saaledes:

Sydersø-Banke. V.-Kanten ligger c. 13 Kml. Ø. for Porkere-Næs paa Sydersø og c. 5 Kml. fra 100 Fv. Kurven Ø. for Øen. Den har en Udstrækning i NNØ og SSV. af c. 15 Kml. og i Ø. og V. af 6 à 10 Kml. Mindste Dybde, 67 Fv., findes paa Midten af Banken, 20 Kml. Ø. fra Høddatange. N.-Enden ligger i Mærket: „Mjovnæs fri af S.-Kant af Lille-Dimon“, S.-Enden i Mærket: „Bejnesvær overet med Knuker“ paa Sydersø.

Banke Ø. for Sandø. V.-Kanten ligger c. 26 Kml. Ø. for Skaalhoved paa Sandø og c. 8 Kml. fra 100 Fv. Kurven Ø. for Øen. Den har en Udstrækning i N. og S. af c. 20 Kml. og i Ø. og V. af c. 11 Kml. Mindste Dybde, 76 Fv., findes omtrent midt paa Banken, i Mærket: „S.-Enden af Skuø overet med Dalsnypen paa Sandø“. N.-Enden af Banken ligger i Mærket: „Heste S.-Ende fri af Kirkebø-Næs“, S.-Enden i Mærket: „Mjovnæs i Skjul bag S.-Kant af Lille-Dimon“.

Bundarten paa begge Banker er Sand med smaa Sten, enkelte Steder Skæl og Grus.

Mellem 100 Fv. Kurven Ø. for Øerne og Bankerne samt i det c. 10 Kml. brede Dyb mellem disse findes Dybder mellem 100 og 180 Fv. og derover.

Island N.-Kyst. Grimsey N. Ved Opmaalingen i 1902 er 15 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 13° V. fra Grimsey N.-Pynt fundet et Flak med mindste Dybde af 18 Fv., omgivet af Dybder paa 100 Fv. og derover.

Skagafjördr Ø. Ved Opmaalingen 1902 er fundet en Bue med 8 Fv., 3 $\frac{1}{2}$ Kml. N. for Malmey N.-Pynt; Revet N. for denne Ø strækker sig 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. ud. To Buer med 8 og 6 Fv. ligge henholdsvis N. 22° Ø., 3 $\frac{1}{2}$ Kml. og N. 51° Ø., 4 $\frac{1}{2}$ Kml. fra Straumsnes mellem Malmeyfjördr og Haganesvik. Paa de nævnte Buer kan det bryde i haardt Vejr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Trädgårdsgrunden. Lystønden ved den røde Vager V. for Trädgårdsgrunden er nu udlagt.

Gefle. Mellanskansrännan. I Mellanskansrännan, S. for Fredriksskans Fyr ved Indløbet til Gefle, er til Eorsøg udlagt en Lystønde, som, dersom Forsøget lykkes, skal ligge ude til den 31te December.

Vestra Qvarken. En 11 Fods Grund er funden i Vestra Qvarken. 63° 47' 0" N. Br. 20° 46' 50" Ø. Lgd.

Finland. Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. I Helsingfors N.-Havn er NØ. for Tjärholm i 21 Fod Vand udsat en hvid Stage med en nedadvendt Kost ved en 3 Fods Grund. 60° 10' 30" N. Br. 24° 59' 20" Ø. Lgd.

16 Fods Grunden Indre Mikkelskär, der ligger 2 $\frac{3}{4}$ Kbl. Ø. for Øen Rödakon, er afmærket med en rød Stage med Kost i 23 Fod Vand. 60° 0' 7" N. Br. 24° 34' 25" Ø. Lgd., og med en hvid Stage med en nedadvendt Kost i 23 Fod Vand. 60° 0' 8" N. Br. 24° 34' 20" Ø. Lgd. Stagen med Kryds ved Grunden er inddraget.

Tyskland. Stolpe-Banke. Ved Opmaaling af Stolpe-Banke er paa dens NV.-lige Del funden flere Stenpuller med 28 à 40 Fod i 8 à 11 Fv. Vand. Den lægste ligger paa 55° 0' N. Br. 16° 41' Ø. Lgd. Omtrent 4 Kbl. NØ. t. N. for Grunden er i 11 Fv. Vand udlagt en rød Spirtønde med Kegle med Spidsen opad. 55° 0' 7" N. Br. 16° 41' Ø. Lgd. Skibsførere advares mod at passere hele det NV.-lige Hjørne af Stolpe-Banke.

Rügen. Binz. Den graa Stumtønde paa Binz Red er inddraget, efter at Dampskibsbroen er fuldført.

Kiel. Fra 16de—18de September 1902 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em. i den ydre Del af Kieler Fjord. Skydepladsen begrænses af Linien Bülk Fyrtaarn—Stollergrund O. Tønde—Fyrskibet „Stollergrund“—Klokketønden Kiel—Faarehuset, og Linien Friedrichort Fyrtaarn—Korügen Bro. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Bülk, Fyrskibet „Stollergrund“ og Fortet, hvorfra der skydes, og

Dampere med gult og rødt Flag ligge ude, og Pladsen er da spærret for al Sejlads. Fra Kl. 9—10 Fm. og Kl. 12—1 Em. skydes ikke.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Göteborg S.-lige Skærgaard. I Göteborg S.-lige Skærgaard er udlagt en „Lyths“ Lystønde, der viser vekslede hvidt og grønt Fyr. Brændetid: 20de Juli—30te September. 57° 38' 47" N. Br. 11° 49' 42" Ø. Lgd.

Elfsborgsfjorden—Göteborg. I Løbet fra Elfsborgsfjorden til Göteborg Havn er nu udlagt tre Lystønder paa 57° 41' 5" N. Br. 11° 50' 35" Ø. Lgd., 57° 41' 10" N. Br. 11° 51' 45" Ø. Lgd. og 57° 41' 20" N. Br. 11° 52' 55" Ø. Lgd.

Strömstad. Dynekilen. I Dynekilen er funden en lille 15 Fods Grund. 58° 59' 42" N. Br. 11° 10' 55" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Fladflæsa. Den 20de September 1902 tændes Fladflæsa nye Fyr. Lyset er rødt, fast fra S. 4° V., fri V. om Lyngvær, til S. 24° V.; hvidt, hurtigblinkende derfra til S. 38° V., fri V. om Ortebarend og Kobskjærene; hvidt, fast derfra til S. 49° V., fri S. om Rødholmfluerne; rødt, fast derfra til N. 37° V., fri Ø. om Skulken; hvidt, fast derfra til N. 32° V., fri V. om Amunden og Svendene; hvidt, hurtigblinkende derfra over Gallerskjærene til N. 16° Ø., fri Ø. om Fausken, hvidt, fast derfra til N. 23° Ø., fri V. om Krabben; rødt, fast derfra til N. 63° Ø., fri N. om Jagtflu og S. om Skoffeflu; grønt, fast derfra til N. 88° Ø., midt i Indløbet til Kjølengens Havn; rødt fast derfra til S. 62° Ø. Flammens Højde: 52 Fod. Hvid Bygning med 44 Fod højt Taarn. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 50' 20" N. Br. 6° 41' 45" Ø. Lgd.

Tyskland. Norderney. Paa Norderney er de to Opmaalings-Baaker borttagne.

Holland. Zuiderzee. Enkhuizen N. Vraget af Tjalken, N. for Enkhuizen, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Stortemelk. I Stortemelk er Stumptønde Nr. 1 med afkortet Kegle flyttet og ligger nu i 21 Fod Vand. 53° 20' 4" N. Br. 5° 0' 48" Ø. Lgd.

Texelstroom. I Texelstroom ligger ved den røde Kugletønde Nr. 7 med Kegle en rød Vager uden Topbetegnelse.

Ijmuiden. Ved Ijmuiden angives Dybden fremdeles for hver Decimeter. Fra den 15de Oktober 1902 betegne de samme Signaler, som nu om Dagen angive 30, 32, 34 o. s. v. til 108 Decimeter, ogsaa 110, 112, 114 o. s. v. til 188 Decimeter. Om Natten angive Signalerne fra samme Dag 20 Decimeter større Dybde end nu, saaledes at de Signaler, som nu betegne 52, 54, o. s. v. Decimeter, da angiver 72, 74 o. s. v. Decimeter.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Naar der i Indløbet til Nieuwe Rotterdamsche Waterweg, mellem Høfderne ved Hoek van Holland, ligger Vrag, som endnu ikke er afmærkede, uagtet de ere farlige for Skibsfarten, vises paa Rammen til Vandstand-Signalerne et rødt Flag og om Natten et rødt, fast Fyr.

Schelde. Nauw van Bat. I Nauw van Bat er rød Kugletønde Nr. 33 med Diamant flyttet og ligger nu i 17 Fod Vand. 51° 23' 0" N. Br. 4° 9' 49" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Barnouic. Paa Klippen Barnouic opføres et Taarn. En Lademast er derfor anbragt paa den SV.-lige Del af Klippen. 49° 1' 41" N. Br. 2° 48' 25" V. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Sound of Jona. En 9 Fods Grund er funden 1 1/2 Kbl. NNØ. fra Bona Sliginach. Den er afmærket med en rød Spidstønde, som ligger i 3 Fv. Vand, 5 1/4 Kbl. S. 62° Ø. fra Frikirken paa Jona.

Grunden, som ligger 3 3/4 Kbl. S. 52° Ø. fra Frikirken paa Jona, er nu afmærket med en sort og hvid lodret stribet Kugletønde med Ballon, 4 1/4 Kbl. S. 63° Ø. fra samme Kirke. 56° 19' 15" N. Br. 6° 13' V. Lgd. Den røde Spidstønde ved sidstnævnte Grund er inddragen.

Irland Ø.-Kyst. Maiden Rocks. Omtrent den 1ste Februar 1903 ombyttes det hvide, faste Fyr paa East Maiden Rock med et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Blink. Under Arbejderne vil et hvidt, fast Fyr blive tændt, men i en Afstand af under 3 Kml. kan det vise sig som et Dobbelt-Fyr i Retningerne fra N. 3° Ø. til N. 23° Ø. og fra S. 3° V. til S. 23° V. Naar det nye Fyr er tændt, slukkes Fyret paa West Maiden. 54° 55' 15" N. Br. 5° 43' 15" V. Lgd.

Irland V.-Kyst. Bantry Bay. Berehaven. En 15 Fod høj, rød og hvid vandret stribet Varde paa S.-Siden af Dinish Island overet med en Skorsten paa V.-Enden af Kystvagt-Bygningerne i N. 47° Ø., leder mellem Fort Point og Colt Rocks og 1/3 Kbl. SØ. om Harbour Rock Tønde.

Taarnet paa Dunboy House overet med S.-Enden af

Pynten Old Fort Point, N. for Little Colt Rocks i S. 86° V. leder fri af Grunden ud for Long Point. Dunboy House 51° 38' 10" N. Br. 9° 55' 17" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Pertuis de Maumusson. Over Barren ved Pertuis de Maumusson har der dannet sig et nyt Løb. Den røde Spidstønde paa Barren er flyttet 2 1/2 Kbl. S. hen i 10 Fod Vand. 45° 48' 24" N. Br. 1° 16' 19" V. Lgd. Ledemærkerne ved Gatseau ere flyttede efter Løbet og ere nu overet i N. 87° Ø.

Canada. St. Lawrence River. I St. Lawrence River ere Lystønder, der vise hvidt Fyr med Formærkelser, udlagte saaledes:

En rød og sort vandret stribet Lystønde, mærket „Prince Shoal“, i 4 Fv. Vand paa S.-Kant af den V.-ligste Pulle paa Prince Shoal ved Indløbet til Saguenay River. 48° 6' 30" N. Br. 69° 36' 50" V. Lgd. Stumptønden ved Grunden er inddragen.

En sort Lystønde, mærket „Port Joli“, i 5 Fv. Vand ved den Ø.-ligste af de to 2 1/2 Fv. Puller ud for Port Joli, 1 1/2 Kml. S. 86 1/2° Ø. fra Stone Pillar Fyr. 47° 12' 42" N. Br. 70° 20' 0" V. Lgd.

En sort Lystønde, mærket „Beaumont“, i 5 Fv. Vand ved Beaumont Reefs. 7 Kbl. S. 6° V. fra St. Laurent Fyr. 46° 50' 53" N. Br. 71° 0' 7" V. Lgd.

En sort Lystønde, mærket „Platon“, i 5 Fv. Vand ved Bejningen i Løbet ud for Platon Point, 4 Kbl. N. for Yderenden af Platon Værft. 46° 40' 43" N. Br. 71° 51' 23" V. Lgd. Den sorte Stumptønde, som laa paa dette Sted, er inddragen.

Førene Stater i Nord-Amerika. Maine. Penobscot Bai. Heron Neck. Ved Heron Neck er i 18 Fv. Vand udlagt en Fløjetønde 1 1/2 Kml. S. 40° V. fra Heron Neck Fyr.

Delaware Bay. Ricords Channel. Crow Shoal. Ved Crow Shoal nedre Ende er Spidstønden ombyttet med en rød Lystønde Nr. 8, der viser hvidt, fast Fyr. Den ligger i 17 Fod Vand, fra Cape May Fyr i N. 85° V. og fra Brandywine Shoal Fyr i S. 62° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Førene Stater i Nord-Amerika. Alabama. Mobile Ship Channel. I Mobile Ship Channel er Belysningen forandret saaledes:

Et rødt, fast Fyr MGA er tændt ved Ø.-Siden af den gravede Rende, midt imellem Middle Ground Fyr og Fyr Nr. 2.

De røde Fyr Nr. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 20 og 22 ere forandrede til hvide Fyr.

Tre røde, faste Fyr, Nr. 2A, 4A og 6A, ere tændte henholdsvis mellem Fyrene Nr. 2 og 4, 4 og 6, og 6 og 8.

Et rødt, fast Fyr, over et hvidt, fast Fyr Nr. 8A, er tændt ved Ø.-Siden af Renden, 1/2 Kml. S. for Mobile Bay Fyr, ved S.-Enden af Cutoff Channel, og to lignende Fyr, 1/2 Kml. N. for Mobile Bay Fyr, ved N.-Enden af Cutoff Channel.

Tre røde, faste Fyr, Nr. 10A, 12A og 14A ere tændte henholdsvis mellem Fyrene Nr. 10 og 12, 12 og 14, og 14 og 16.

Fyrene Nr. 16 og 18 forandres til hvert at vise et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr.

De røde Fyr Nr. 1, 5 og 7 forandres til hvert at vise et hvidt, fast Fyr.

I Stedet for de to røde Fyr Nr. 3 anbringes et hvidt, fast Fyr Nr. 3.

Flammens Højde for alle Fyrene: 33 Fod. Alle Fyrene med lige Nr. vises fra røde, firkantede, pyramideformede Baaker.

Texas. Matagorda Bay. Halfmoon Reef. Omtrent den 15. September 1902 tændes et rødt, fast Fyr i det gamle Fyrtaarn paa SV.-Enden af Halfmoon Reef. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Det lyser fra N. 29° V. gennem V., S. og Ø. til N. 61° Ø. Sort og hvidt Fyrtaarn, der staar i 5 Fod Vand, 15 3/4 Kml. N. 35° V. fra Matagorda Fyr og 12 1/2 Kml. S. 86° Ø. fra Sand Point. 28° 33' 4" N. Br. 96° 15' 21" V. Lgd.

Venezuela N.-Kyst. Et lille Rev med 14 Fod Vand er fundet 2 Kml. NØ. for Borracho Cay ved Puerto Chichirivichi. Barracho-Cay ligger paa 10° 57' N. Br. 68° 15' V. Lgd. Klipperne 3 Kbl. NNW. for Øen Centinella er c. 30 Fod over Vandet.

Great Bahama Island. South West Point. Paa South West Point er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 29 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Det lyser Farvandet rundt. Fyrbaake. Man maa ikke stole ubetinget paa Fyret. 26° 28' N. Br. 78° 40' V. Lgd.

Bahama Øer. South Caicos Island. Cockburn Harbor. I Cockburn Harbor ligger Tønderne saaledes: Nr. 1 c. 3 1/2 Kbl. S. 55° V. fra Government Hill Fyr, Nr. 2 c. 3 1/2 Kbl. S. 47°

V. fra samme Fyr, Nr. 3 c. 3 Kbl. S. 39° V. fra samme Fyr og Nr. 5 c. 4 Kbl. S. 32° V. fra samme Fyr.

Sandgrunden ud fra Long Cay er tiltagen NØ. efter, saa at dens Yderende nu ligger c. 4 Kbl. fra samme Fyr.

Cuba N.-Kyst. Port Mariel. Angivelsen om Afmærkningen af Port Mariel er fejl og tilbagekaldes.

Fyret ved Port Mariel staar ikke paa Barlovento Point, men 1 1/2 Kbl. S. 5° Ø. fra Pynten.

St. Lucia. Port Castries. Ved Port Castries er det bageste Ledefyr forandret fra grønt til rødt. 14° 0' 15" N. Br. 60° 59' 17" V. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa V.-Hjørnet af det N.-lige Værft er slukket.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Juni 1902 i 19 Dage passeres med et Dybgaaende af 12, Fod.

Rio Janeiro. Santa Anna. Fyret paa Øen Santa Anna, uden for Macahé Havn, viser midlertidigt hvidt, fast Fyr.

Karantænebestemmelser m. m.

Italien. — Odessa og Buenos Aires ere erklærede fri for Pest.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

En Førerplads

paa 1700 Tons Damper straks ledig. Henvendelse JOHNSEN & JESPERSEN.

Karrebæksminde Havn.

Det ny Havneanlæg ved Karrebæksminde er aabnet. Dybde 18' ved dagligt Vande.

Næstved Havneudvalg, den 6. Septbr. 1902.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning,
Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, København K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Udkommen er:
**Nautisk
Almanak 1903**
ved
J. A. D. Jensen,
Navigat onsdirektør.
50 Øre.
Faas i Bogladerne.
G. E. C. Gad.

== Olieøj, ==

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekvipleringsforretning,
20, Østerbro 20.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Septbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	90	89 3/4	90 1/2
Danmark		69	69 1/2
Norden	99 1/2	99 1/2	100
Kjøbenhavn	85	85	85 1/4
Carl		41 3/4	42 1/4
Dannebrog		84 3/4	85
Skjold	56	56	56 3/4
Urania		37	37 1/2
Union	92	91 3/4	92 1/4
Dampsk. af 1896		85 1/2	86
Østasiatiske		98 3/4	99 1/4
Østersøen		101	103
Nordsøen		33	37 1/2
Torm		—	—
Vesterhavet		100	107
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	65
Dansk-russisk Dampsk.		—	90
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	102
4 1/2% Østas.-Komp.		99	101
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		99 1/4	99 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.	87	86 3/4	87
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90 1/4	91
4% — — 2. Serie ..	94 1/2	94 1/4	94 1/2
4% — — 1. — ..		98	98 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.	90 1/4 — 1/2	90 1/4	90 1/2
4% — — 7 —		94 1/2	94 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 —		89 1/2	91
Aktier.			
Nationalbank		146 1/2	147 1/2
Privatbank	120 1/2	120 1/2	120 3/4
Landmandsbank		118 1/4	118 3/4
Handelsbank		121 3/4	122 1/2
Grundejerbank		107 3/4	108
Burm. & Wain		89	89 1/4
Helsingørs Jærnsk.	95	94 3/4	95 1/4
Sukkerfabr.		109 1/4	109 3/4
Bryggeri Aktier	109 1/2	109 1/2	109 3/4

Vekselkurser d. 9. Septbr. 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.20	18.17
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Septbr. 1902.

Russiske Noter	216.55
4% Russiske Consols	101.90
3 1/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	98.30
4% — — 1890	86.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibss.“ 16,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 12,000, Urania 14,000, „Union“ 8,000, „Østasiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

R. CRAGGS & SONS

Limited,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. *Heckshers.*

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

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.

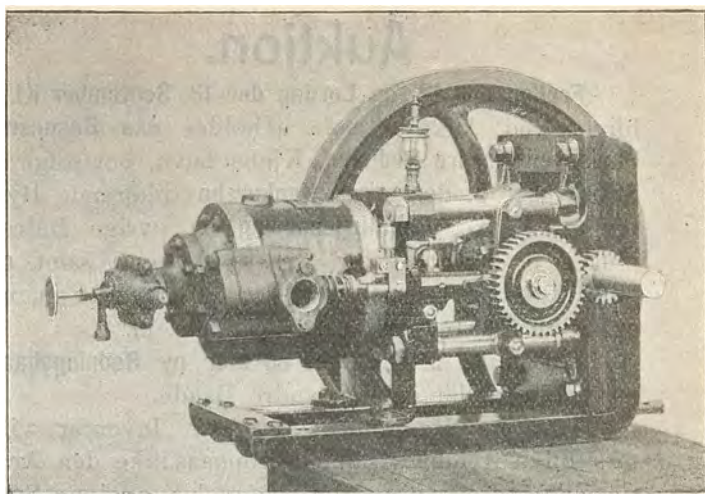
SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordelte er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdsevne, simple Konstruktion, lille Petroleumstørbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½–12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Troløsgade 1. Telf. 9560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telfon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsons Eftflgr.)

Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Graeme sin Sejrs-gang over hele Verden,



fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.

Skibsdagbøger,

enkelt (1/2 Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.

KJØBENHAVN.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-
og Vandfyrværkeri.

Kulerte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.
Telf. 19583.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,
Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,
udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skiberelevatorer.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Auktion.

Fredag den 12. og Lørdag den 13. September Kl. 11 bliver ved Auktion, som afholdes paa **Bonnesens Plads ved Nordre Redhavn**, Kjøbenhavn, bortsolgt de **Skibsbygger C. Bonnesens Konkursbo** tilhørende Bygninger, Skure, **Ophalingsbedding** og øvrige Indretninger og Værktøj for Træskibsbyggeri samt **ca. 7000 Kubikfod Tømmer**, Planker og Brædder m. m., **ca. 3000 Pd. Tovværk, galv. Spiger** m. m.

Fredag Kl. 12 $\frac{1}{2}$ sælges en stor ny Redningsbaad, to Sejldugsjoller og fem andre Baade.

Værftets Bygninger og faste Inventar ville først blive frembudt samlede; opnaas ikke den Auktionsdirektøren i forseglede Konvolut opgivne Sum, sælges de i Katalogorden.

Alle Oplysninger faas hos undertegnede, til hvem Betaling erlægges, og hos hvem Kataloger faas 8 Dage før Auktionen.

Kjøbenhavn, den 1. September 1902.

E. Harboe,

Overretssagfører.

Walkendorfsgade 38, 2.

Tlf. 4987.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P. Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn — Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

Kjøbenhavn — Stockholm og Mellemstationer.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Økkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Patent-Formbrød.

Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet det ikke bliver tørt eller mugner.

Faas overalt.

Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henherende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

M. Christiansen

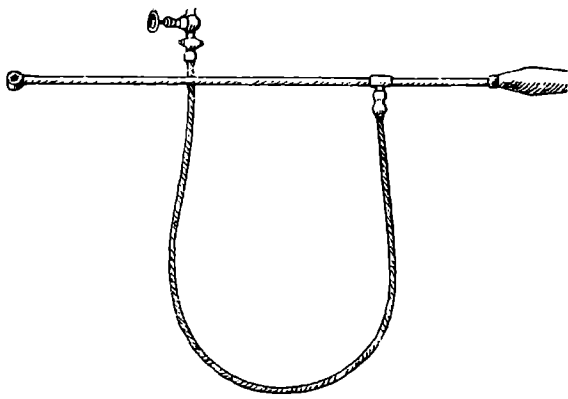
John Hinzes Bank

PETER IBSEN.

Kronprinsensgade 3.

Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

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.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

PRIMA BUNKER-KUL.

**BD BLUMENFELD.
HAMBURG.**

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

**Lauritz Andersen & Co.,
Odense.**

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,

anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Brødr. Larsen,

Kobbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

H. Steensens
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
 Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kæng. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 11. September 1902. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Fra Konstantinopel. — Amerikansk Højesteretsdom. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

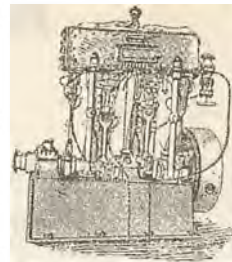
ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'br. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Erbødigt
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Petroleumsmotorer
 fra 1/2 til 60 Hestekraft.
 Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
 i Vejle,
 der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.
 600 Anbefalinger foreligger.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
 St. Annægade 44. C.
 Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse. Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.
 Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri
 Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
 leverer:
 Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

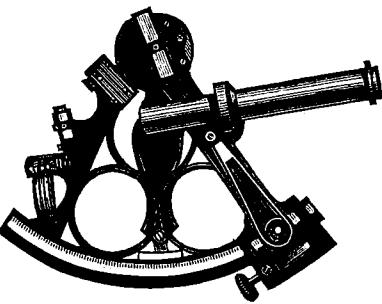
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 38.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. September 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales tra Lager.
John Forbæchs Efff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.
Indreglstreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16. St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 53, Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BOCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Manometre • Vacuummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24. Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



Standselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isekræm- og Colonialhdl. **L. MICHELSEN,** Pilealle 53. — Telefon 2905.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

Nestle's sekunda Mælk.

Specielt til kortere Sørejser eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

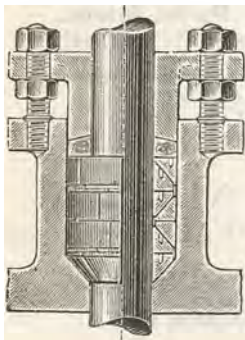
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co., Kjøbenhavn K.

De Danske Svineslagteriers Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgtc, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Møller, Copenhagen, og Dstrykt selve Omlagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnagade Nr. 6.

Aalborg

Provianteringshandler **LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.**

Kjøbenhavn, d. 18. September 1902.

Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Skole for Skibskokke her i Danmark er, som vi tidligere har omtalt her i Bladet, i det sidste Aarstid rykket sin Løsning et stort Skridt nærmere, og forhaabentlig vil en saadan Skole i en ikke fjern Fremtid kunne begynde sin Virksomhed. Det vil, da Spørgsmaalet saaledes netop nu har Aktualitet her hjemme, have Interesse at se, hvilken Betydning man i Udlandet stadig tillægger en rationel Uddannelse af Skibskokke. En i disse Dage fremkommen ledende Artikel i „Shipping Gazette“ er et talende Vidnesbyrd herom. Bladet betegner Spørgsmaalet som et af de vigtigste, der foreligger for en af „Board of Trade“ for Tiden nedsat Kommission. Det er ganske sikkert, fortsætter det, at Skibsbesætningernes Velvære og Sundhed for en stor Del er afhængig af den Kost, de faar, og den Maade, paa hvilken den tilberedes. Det indrømmes aabent, at Forholdene i denne Henseende lader meget tilbage at ønske i Lastskibe; i Passagerskibe er de i Reglen mere tilfredsstillende, da disse Skibes Besætninger har Fordelen af den gode Kost, der tilberedes til Passagerer, der betaler godt for sig. Men i mange Trampdampere, særlig i de mindre, og i mange Sejlskibe i Langfart er Kosten fremdeles daarlig. I vore Tider, da man sædvanlig fordrer et eller andet Bevis for at Folk, der paatager sig et Arbejde, virkelig kan udføre det, synes det ret meningsløst, at Stillingen som Kok om Bord i et Skib kan beklædes af en Mand, der mangler Kendskab til de elementære Principer for at tilberede Føden for Mennesker, der fremdeles ikke har Sans for Renlighed, og hvis eneste Interesse i sit Arbejde er saa meget som mulig at undgaa Besvær under Rejsen. Ingen kan sige, hvor megen Misfornøjelse og Uvilje der skabes blandt Søfolkene ved daarlig Føde og slet Tilberedning af Maden. Selv om Føden er af god Kvalitet vil den, efter at være daarlig behandlet af Kokken, blive saadan, at selv en Sømandsmave ikke kan dølge den. Med Rette siges det i saadanne Tilfælde, at „Forsynet sender os Føden, men Fanden sender os Kokkene“. Atter og atter har Spørgsmaalet været fremme i England, men hidtil er der ikke gjort noget egentligt Skridt til at sikre, at ethvert engelsk Skib, der forlader engelsk Havn, skal have om Bord en kvalificeret Person, der kan gøres ansvarlig for Tillavningen af Kosten. Det er klart, at det er i Rederens og Kaptajns Interesse, at Mandskabet faar god Kost paa Rejsen. Folkene vil arbejde bedre og vil blive mindre tilbøjelige til at gøre Vanskeligheder; Sygdomme vil optræde mindre hyppigt, og der vil blive færre Desertioner i fremmede Havne. Dette er alle øjensynlige Fordele, som erkendes af Redere og Kaptajner, men det at de ofte maa holde igen paa Driftsudgifterne, og at der savnes bestemt fastsatte Fordringer paa dette Omraade, har bevirket, at der ikke er gjort Skridt til at forbedre Forholdene. En Skibskok burde uden Tvivl have et Certifikat, der godtgjorde hans Ævne til at tilberede Kosten saaledes, at den bliver velsmagende og nærende for dem, der skal spise den; han burde have en vis Erfaring, og der bør gives ham Løjlighed til at indhøste den. I forskellige af de større engelske Havne er der ved frivillige Bestræbelser udrettet meget; men saadanne Bestræbelser maa suppleres med Forskrifter om, at de, der vil være Kokke, maa lære Faget, og at de maa have officielt anerkendte Certifikater.

Comité Maritime International holder sit Aarsmøde i Hamburg fra d. 25. til d. 27. ds. Denne Institutions Arbejde fortjener Opmærksomhed og Interesse, fordi det er fast organiseret og foregaar med nogenlunde bestemt afgrænsede Formaal for Øje; Komiteen staar dertil i nøje Forbindelse med ledende Søfartsinstitutioner i England og paa Kontinentet. Dens Formaal er at skabe Ensartethed i Sølovgivningen, saaledes at de for-

skellige Søstaters Love saa vidt mulig kommer til at hvile paa samme Grundsætninger. Komiteens hidtidige Arbejde viser, hvor store Vanskeligheder der er forbundet med at naa Resultater paa dette Omraade. I flere Aar har man saaledes arbejdet paa internationale Regler for Kollisions- og Bjærgningssager; i et af Komiteen nedsat Udvalg er man nu enedes om et Udkast til saadanne Regler, der vil blive drøftet paa Mødet i Hamburg. Dette kommer fremdeles til at beskæftige sig med Spørgsmaalene om Panterettigheder i Skibe og om Dommerrettigheder. De engelske Søfartsblade, der omtaler denne Komites Virksomhed med megen Respekt, oplyser at en Række kendte Mænd af den engelske Søfartsverden vil deltage i det forestaaende Møde, ligesom de ledende engelske Skibsrederforeninger vil blive repræsenterede.

Under Overskriften Verdens ældste Fartøj skrives til „Norges Sjøfartst.“: Skonnertbrig Emanuel af Råå i Sverrig har i disse Dage ført en Ladning Trælast til Aarhus fra Sundsvall. Skibet anses almindelig for at være Verdens ældste sejlede Fartøj. Ifølge Skibspapirerne har Skonnertbriggen, der maaler 100 Reg.-Tons, den højst respektable Alder af 153 Aar. Selvfølgelig har den gamle Veteran af et Træsejlfartøj siden dets Bygning været underkastet omfattende Udbedringer, men selve Skroget repræsenterer den høje Alder af 153 Aar. I de over halvandet Hundrede Aar, Skibet har været i Søen, har det sejlet under flere Nationers Flag. Købt fra Island har Skibet i c. 40 Aar og under Navnet „Søren Peter“ været hjemmehørende paa Bornholm. Herfra solgtes det til Råå for en halv Snes Aar siden. Oprindelig har „Emanuel“ været bygget og udhalet mere end almindelig solidt og godt som Søøverskib; thi som saadant blev det kapret af Spanioler og har siden ført en omskiftelig Tilværelse. „Emanuel“ ser den Dag i Dag lige saa godt ud som de fleste andre Trælastfarere af finsk og svensk Nationalitet og hævder stadig sit Ry som en god Sejler, der anvendes til forskelligartet Fragtfart, hovedsagelig paa Østersøen.

Om Losning af Tagsten i Kjøbenhavn har vi modtaget følgende:

Under d. 2. September sluttede jeg med Hr. Skibsmægler H. P. Vith i Flensborg om en Ladning Tagsten, 23,000 Stkr., og Restladning af Mursten fra Rendsborg Teglværk til Kjøbenhavn, og mente Hr. Vith ved Fragt slutningen, at der ikke var videre Arbejdspenge paa Tagstønen imod paa Mursten.

Hr. Vith vidste altsaa ikke bedre, og jeg heller ikke; men det er ikke saaledes. Allerede ved Ekensund blev der sagt mig, at de kostede 80 Øre pr. 1,000 pr. Mand i Lossepenge, og dette bekræftede sig her i Kjøbenhavn, hvor jeg har betalt nævnte Pris. Dette altsaa for at meddele Kolleger, som ikke véd det, at Prisen paa Losning af Tagsten i Kjøbenhavn er 80 Øre pr. 1,000 Stkr. for hver Mand.

J. P. Nielsen,
Sk. „Skibladder“ af Rødvig.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Henhold til en norsk Resolution af 29. f. M., vil der ved Narvik Toldsted til Indtægt for Havnekassen blive opkrævet et Tillæg af 1 pCt. af alle Toldindtægter af Varer, samt af lossende eller ladende Skibe i Udenrigsfart en Tonnageafgift af 10 Øre pr. Reg.-Ton, i Indenrigsfart af 5 Øre.

Det forlyder, at White Star Linjen hos Harland & Wolff i Belfast har bestilt en Damper, der skal være større end Cedric, der nylig løb af Stablen, og som i Øjeblikket er Verdens største Skib.

Kaptajn J. P. Thorsen, der i en lang Aarrække har ført Postdampskib mellem Rønne og Kjøbenhavn, er afgaaet ved Døden.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ for 14. August findes aftrykt en Skrivelse til Formanden for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“ fra Navigationsdirektøren, Hr. Kommandør Jensen.

Denne Skrivelse er, som Navigationsdirektøren selv antyder, fremkommet i Anledning af Ytringer, der er faldne paa nævnte Forenings Generalforsamling i Vejle d. 5. Juli d. A., og den fortjener af flere Grunde en betydelig Interesse. Skrivelsen har nærmest Karakter af et Privatbrev, men naar den alligevel er bleven offentliggjort, maa man antage, at dette er sket med Navigationsdirektørens Billigelse, og den har da allerede af den Grund en ikke ringe Værdi, da den er det første og hidtil eneste Indlæg i en Sag, der er af største Betydning for vor Navigationsundervisning og dermed for vor Sømandsstand, fra vor nærmeste officielle Autoritet.

Navigationsdirektør Jensen skriver: „Naar Hr. Formanden saaledes ifølge Referatet bl. a. har udtalt, „at det kunde være ønskeligt, at Lærerkæfterne (ved Navigationsskolerne) i Provinserne blev noget bedre, end de har været i alt Fald i de senere Aar“, da indeholder dette en ubevist, nedsættende Dom, som jeg maa nedlægge bestemt Indsigelse imod.“

Forinden jeg gaar over til at undersøge dette nærmere, maa det være mig tilladt at forudskikke den Bemærkning, at jeg selv har været ansat som Lærer ved en af de af Staten godkendte Navigationsskoler, og at jeg paa ingen Maade har opgivet Tanken om igen at søge Ansættelse ved vort Navigationsskolevæsen.

Jeg gaar ud fra, at Formanden, Hr. Konsul Rechner ved „i de senere Aar“ mener Tilgangen af Lærerkæfter i de senere Aar ved Provinsskolerne, og til denne skal jeg derfor holde mig.

Hvorledes skaffer man sig ny Navigationslærere under den nuværende Ordning af Navigationsvæsenet? Som Regel foregaar dette paa den Maade, at man udtager en eller anden flink ung Styrmand, der føler Lyst til Lærergerningen, eller en Styrmandselev, som man (sidst nævnte efter endt Styrmandseksamen) lader gennemgaa et Kursus paa Kjøbenhavns Navigationsskole, ofte dog i Forbindelse med Privatundervisning i et enkelt Fag (Fysik), hvilket Kursus — saa vidt mig bekendt — aldrig har strakt sig over mere end et halvt Aar, — og dermed er den ny Lærer færdig eller i alt Fald saa vidt færdig, at det uden yderligere Uddannelse kan betros ham at dimittere i et eller flere Fag til Styrmandseksamen. Ja — man har endog Eksempler paa, at det er bleven betroet Folk at dimittere til Eksamen, forinden de har gennemgaaet et saadant Kursus.

Jeg skal tillade mig at hidsætte følgende Oplysninger om den Del af min egen Uddannelse, der gik forud for min Ansættelse ved Navigationsskolevæsenet.

Efter i 1898 om Efteraaret at have taget 2. Del af Styrmandseksamen aftjente jeg min Værnepligt om Bord paa Vagtskibet ved Kjøbenhavn og fik — til Dels ved den da-

værende Chefs Velvilje — Lejlighed til samtidig at tage Undervisning i Matematik (jeg maa her indskyde, at det allerede den Gang var min Hensigt at uddanne mig til Navigationslærer). Ifølge Forholdenes Natur kunde dette imidlertid ikke blive til ret meget; først hen paa Foraaret, da Tjenestetiden var forbi, kunde jeg tage rigtig fat, og man kan derfor ikke undre sig over, at jeg ved Slutningen af Maj 1899, da der blev Tale om at ansætte mig ved en af vore Navigationsskoler, kun var naaet igennem den plane Trigonometri og Grundbegreberne af den analytiske Plangeometri. En af Betingelserne for at kunne overtage den Plads, hvorom Talen drejede sig, var den, at jeg skulde overtage hele Undervisningen i Maskinlære, og dette nødte mig nu til for en stor Del at lægge Matematikken til Side og i Stedet kaste mig over dette Fag.

Først fra dette Øjeblik fik jeg nogen Understøttelse til min Uddannelse (ialt 150 Kr. gennem Indenrigsministeriet) og denne foregik nu paa den Maade, at jeg kom til at undervise nogle Timer daglig ved Kjøbenhavns Navigationsskole og samtidig fik Lejlighed til, under Vejledning af en af Flaadens Maskinmestre, at gennemgaa Skibsbygning — og Maskinskolens Modellsamling. Oprindeligt var det Meningen, at jeg skulde overtage min Plads til 1. September, men paa Grund af forskellige Omstændigheder blev denne Overtagelse skudt noget ud, og jeg fik derved Lejlighed til i Løbet af c. halvanden Maaned at foretage en Række kortere Rejser med Skibe tilhørende „Det forenede Dampskibsselskab“ og derigennem grundigere sætte mig ind i de almindeligt forekommende Maskintyper.

Hermed var min Uddannelse færdig, — dog maa jeg for en Fuldstændigheds Skyld oplyse, at jeg som ganske ungt Menneske havde taget alm. Forberedelseseksamen, og at jeg, efter at have taget 1. Del af Styrmandseksamen, paa en Rejse fra Sydamerikas Vestkyst til Liverpool havde deltaget i Skibets Navigering.

Jeg skal henstille til den sagkyndige Læser at dømme om denne Uddannelses Grundighed; til Oplysning for den mindre indviede skal jeg tilføje, at jeg paa dette Grundlag stod meget nær lige saa uforstaaende overfor de Formler af den sfæriske Trigonometri, der bruges til Udregning af en Del Observationer, som den, der lige har taget sin Styrmandseksamen, og at mine Kundskaber i Fysik, hvilket Fag danner Indledningen til og Grundlaget for Maskinlæren, kun beløb sig til de Rester, der var blevet i min Hukommelse fra en Eksamen, jeg havde taget saa at sige i mine Drengaar.

En Mand med disse Forudsætninger kan langt fra beherske det Stof, som han sættes til at undervise i, og dog kan jeg vistnok uden at være ubeskeden sige, at min Uddannelse stod en Del — ja muligvis endog ikke saa lidt — over, hvad der gennemsnitlig er bleven præsteret i de senere Aar til Provinsskolerne. *)

Man kunde her — tilsyneladende med en vis Ret — vende Sagen mod mig selv og spørge mig, hvorfor jeg da tog imod en saadan Stilling, naar jeg ikke anser den Uddannelse, jeg paa hint Tidspunkt havde modtaget, for at være tilstrækkelig, men ved en nærmere Betragtning vil man sikkert indrømme mig, at enhver ung Mand med nogen Selvtillid ikke viger tilbage for en saadan Opgave, navnlig naar hans Foresatte (jeg mener hermed Navigationsdirektøren og den paagældende Skoles Bestyrer) er af den Mening, at det nok kan gaa. Tillige ansaa jeg det for sandsynligt, at jeg vilde faa Tid til at fortsætte mine Studeringer, samtidig med at jeg passede min Lærergerning — en Antagelse, som viser sig aldeles ikke at holde Stik, naar man har henimod fyrretyve Undervisningstimer om Ugen og desuden udenfor Skoletiden skal lede hele Skolens Observationsøvelser, rette Observationsbøger samt danske og engelske Stile.

*) Skulde jeg mod Forventning tage fejl heri, vil jeg hermed opfordre de Mænd, der har ledet Navigationslæreruddannelsen i de senere Aar, til at berigtige denne Udtalelse.

At jeg ikke staar ganske ene med disse Anskuelse, véd jeg med Bestemthed, i alt Fald peger følgende Udtalelse af fhv. Navigationslærer Rasch paa ovennævnte Forenings Generalforsamling saa klart, som man kan ønske sig det, i samme Retning: „Med Hensyn til Lærerkrafterne vil jeg sige, at jeg forstaar saa godt, at der kan være dem, der er utilfredse med de nuværende Lærerkrafter; jeg vil tilstaa, at naar jeg ser tilbage paa min Virksomhed som Navigationslærer, har jeg ofte haft Bevidstheden om, at der var alt for mange Brøst paa Grund af en mangelfuld Uddannelse.“

Jeg har ikke den Fornøjelse at kende Hr. Rasch personlig, og jeg vil derfor her gribe Lejligheden til at takke ham for den Aabenhed, hvormed han har indrømmet, at der er noget i Vejen med vor Lærerstand.

Formentlig turde hermed Konsul Rechnitzers Udtalelse være tilstrækkelig underbygget, og jeg skal derfor gaa over til det næste Punkt af Interesse i Navigationsdirektørens Skrivelse: „Intet er jo fuldkomment, og et almindeligt Ønske om stedse at forbedre Lærerkrafterne ved Navigationsskolerne (hvorfor kun i Provinserne?) er derfor fuldt ud berettiget.“

Naturligvis nærer vi alle Ønsket om, at Navigationslærerstanden maa være i stadig Fremgang, og for saa vidt danner Kjøbenhavns Navigationsskole ingen Undtagelse herfra. Naar der imidlertid er nævnt Provinsskolerne i Modsætning til Kjøbenhavns Skole, saa er Grunden simpelt hen den, at man, naar Talen er om at forbedre, ganske naturligt først ønsker at forbedre der, hvor Trangen dertil er størst. Og at Trangen dertil er størst i Provinserne, kan man næppe ret længe være i Tvivl om.

For en tidligere Perodes Vedkommende skal jeg her blot minde om, at saavel den tidligere Navigationsdirektør, Hr. Kaptajn Mynster-Fischer, som nuværende Medlem af Eksamenskommissionen, Hr. Kommandør Bauer, har været Lærere ved Kjøbenhavns Navigationsskole. Disse Mænds Kvalifikationer vil sikkert ingen bestride, og hvad netop de senere Aar angaar, saa maa man i denne Forbindelse erindre, at det netop er til Kjøbenhavns Skole, den vordende Lærer bliver sendt for at gennemgaa sit Kursus. Allerede heri ligger jo en stiltiende Tilkendegivelse af, at Kjøbenhavns Skole staar over Provinsskolerne; men ikke nok hermed — det er mig bekendt, at sidste Gang en Mand blev uddannet til Lærer (Foraaret 1902), blev det betroet den yngste Lærer ved Kjøbenhavns Skole at undervise ham. Iøvrigt er det jo ikke nogen Hemmelighed, at „Foreningen til Søfartens Fremme“, der ejer Kjøbenhavns Navigationsskole, stiller store Fordringer til sit Lærerpersonele.

Jeg maa meget beklage, at min Tid ikke tillader mig endnu i dette Nummer af Søfartstidende fuldt ud at diskutere Navigationsdirektør Jensens Skrivelse; imidlertid haaber jeg at kunne fortsætte i følgende eller næstfølgende Nummer og skal derfor anmode de af Søfartstidendes Læsere, der kunde ønske at fremsætte Indvendinger mod det ovenanførte, om foreløbig at vente hermed.

Kjøbenhavn, i September 1902.

Emil Krogh.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 29/1901, afsagt d. 10. Septbr. 1902. Rederiaktieselskabet „Svend Haug“ i Drammen imod „Det danske Gødningskompagni“, hersteds.

Ved en herværende Mægler blev der i Februar 1901 afsluttet et Certeparti, hvorefter Dampskibet „Svend Haug“, der var ansat til 700 Tons d. V., og hvis Dybgaende var 12' 9" engelsk (i norsk Veritas for 1901 stod den med 12' 8" engelsk) skulde gaa til Antwerpen og der indtage en fuld Ladning Fosfat, hvormed det skulde afsejle til Nakskov, eller saa nær, som Skibet kunde gaa og altid ligge flot. Ladningen skulde bringes til og tages frit fra Skibssiden; Føreren skulde bringe Skibet saa nær til Lade- og Lossepladsen, som det kunde flyde. Rederiet meddelte efter Certepartiets Afslutning, at det mente at kunne indtage 800 Tons, idet man fra Antwerpen kun behøvede et ringere Kvantum Bunkerkul, og „Board of Trade“s Angivelse af 700 Tons som Lastemaksimum ikke behøvede at tages i Betragtning paa en Rejse fra Antwerpen til Danmark; efter nogen Forhandling enedes man med Mægleren om at indtage 770 Tons Fosfat. Ved Indsejlingen til Nakskov Fjord kom Skibet imidlertid paa Grund, og det blev nødvendigt at losse en Del af Ladningen i Lægtene. Da der nu opstod Tvist om, hvem der skulde betale Omkostningerne ved Lægtningen, enedes man om at lade dette Spørgsmaal afgøre af Sø- og Handelsretten, hvorfor Selskabet „Svend Haug“ anlagde Sag imod Befragteren „Det danske Gødningskompagni“ til Betaling af et med Arrest belagt Beløb af den deponerede Fragt, svarende til de nævnte Lægtningssomkostninger.

Efter hvad der foreligger, er der med ordinær daglig Vandstand 14 Fod Vand i Nakskov Havn og i hele Fjorden ind til samme, i den længere ude liggende Del af samme dog indtil et Par Fod mere, men der var paa det omtalte Tidspunkt noget under daglig Vandstand. Saaledes som Certepartiet, der slet intet indeholdt om Lægtning eller Lægtningssomkostninger, var affattet, findes det efter Ordene naturligst at maatte forstaa saaledes, at Skibet var pligtig for egen Regning at gaa ind til selve Nakskov Havn, og det findes ikke, paa Grund af Ordene: „eller saa nær, at Skibet altid kan ligge flot,“ at kunne antages at have været Meningen, at det skulde været berettiget til at losse en Del af Ladningen for Befragterens Regning helt ude ved Fjordens Begyndelse. Der findes ej heller at kunne lægges de indstævnte noget til Last med Hensyn til Befragtningen, da de maatte gaa ud fra, at Skibets Dybgaende ikke var mere end 12' 9" engelsk, ogsaa med en Last som den omhandlede, idet det først efter Certepartiets Afslutning blev fastslaaet, at Ladningen blev paa 770 Tons, uden at det nævntes for indstævnte, at Dybgaendet vilde blive større end anført, ja ca. 13½ Fod. Det maa tværtimod falde Sagsøgerne til Last, at de, der burde skaffe sig at vide og ogsaa maa antages at have faaet at vide, at Nakskov Fjord paa sine Steder ved daglig Vande kun havde 14 Fod, dog gik ind paa en Befragtning, der i al Fald meget let maatte kunne medføre Grundstødning. Naar det endelig er blevet anført, at Lægtningen fandt Sted paa Foranledning af indstævnte, maa det fremhæves, at det straks udtrykkelig blev tilkendegivet Skibets Fører, at det blev for langt, at Skibet skulde bære Udgifterne ved Lægtningen, uden at Føreren modsatte sig dette eller gjorde Indsigelse. De indstævnte findes saaledes at burde frifindes. Sagens Omkostninger hævdes.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Ovenstaaende Spørgsmaal er gennem en Artikel i „Dansk Søfartstidende“ Nr. 19 rejst af Hr. Kaptajn

Berg, og der har i Sommerens Løb været skrevet forskelligt baade for og imod Kaptajn Bergs Forslag om Nedlæggelsen af Provinsskolerne og Oprettelsen af en Statsskole i Kjøbenhavn, uden at dog nogen egentlig grundig Drøftelse af Sagen har været ført eller nogen vægtig Indsigelse er fremkommen mod Hr. Bergs Projekt; i sit sidste Indlæg, der sikkert er Toppunktet af, hvad man kan tillade sig af Beskyldninger uden Bevis, undres Hr. Berg over, at endnu ingen af „d'Hrr. Lærere eller Tilsynshavende“ har svaret ham, og betragter det som et Tegn paa, at hele Navigationsvæsenet her i Landet er i en saadan Tilstand, „at det ikke taaler at drages frem for Lyset og underkastes en aaben og grundig Diskussion.“ Den røde Traad, som gaar gennem alle Hr. Bergs Indlæg, er det: Provinsskolerne duer ikke, Provinslærerne er ikke dygtige nok, Provinsskolerne skal væk, og naar en Mand fremsætter den Slags Paastande, som i sidste Indlæg naar sit Højdepunkt med Beskyldningen i ovenanførte Citat og en senere Bemærkning i samme Indlæg om, at der er „Slaphed i Eksamenkommissionen og Sløjhed ved Skolerne,“ saa burde man vel med Rette vente, at han vilde bevise sine Paastande, især en saa graverende Beskyldning som den sidst fremsatte; men dette undlader Hr. Berg ganske, og dog synes han at være naiv nok til at vente, at de, som han saaledes angriber med tomme, ubeviste Beskyldninger og Smæld i Luften skulde tage ham alvorlig. Mon Hr. Berg ikke en Gang véd, at man samtidig med, at man fremsætter en Beskyldning, plejer at bevise den; man skulde ikke tro det, og dog opfordrer han til en aaben og grundig Diskussion. En saadan Diskussion vil jeg gerne, efter først her at have fremført endnu et Par Bemærkninger til Hr. Bergs sidste Indlæg, føre med ham; ganske vist er jeg hverken Lærer eller Tilsynshavende, men jeg smigrer mig med, at jeg kender Navigationsvæsenet mindst lige saa grundigt som Hr. Berg og ligeledes Navigationslærerstanden.

Naar Hr. Berg i sit Indlæg begynder med at undres over, at ingen Lærer eller Tilsynshavende har svaret ham, og deraf drager den Slutning, at han har Ret, saa er han næsten rørende naiv; mon Hr. Berg paa samme Maade, hvis han hørte en Dreng raabe noget krænkende efter en Mand, vilde finde, at dette forholdt sig rigtigt, hvis Manden ikke vendte om og løb efter Drengen og pryglede ham; ja, hvad skal man tro? — Dernæst omtaler Hr. Berg, at der paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling blev vedtaget at arbejde hen mod Anskaffelsen af bedre Lærere ved Navigationsskolerne, men mener Hr. Berg, ogsaa Tilsynet burde være bedre. Tilsynet er, som Hr. Berg jo selv siger, Eksamenkommissionen og da især Navigationsdirektøren, altsaa med andre Ord: denne er ikke god nok. Lad mig saa sige Hr. Berg, at hvis han kender noget til det Tilsyn og de Tilsynshavende, og hvis han vil følge Sandheden, maa han sikkert indrømme, at det vil være en meget vanskelig Sag at faa en dygtigere, mere energisk eller mere samvittighedsfuld Mand i Spidsen for vort Navigationsvæsen end Hr. Kommandør Jensen.

Hr. Bergs Bemærkning om, at mange mener det skader Navigatørstanden, at Eksamenkommissionen „saaledes glat væk lader enhver bestaa, som af Skolen bliver indstillet,“ er uforstaaelig; kender Hr. Berg virkelig saa lidt til Sagen, at han tror, at enhver „glat væk“ bestaar, saa er han, det indser jeg godt, ikke den Mand, som er kompetent til at diskutere en saa betydelig Sag. Naar dog saa forholdsvist faa falder igennem, skyldes det selvfølgelig, at Eleverne ikke kan indstille sig, naar de selv har Lyst; hvis det var Tilfældet, vilde sikkert et langt større Antal falde; men her bemærker Hr. Berg, at „naar der er Slaphed i Eksamenkommissionen og Sløjhed ved Skolerne,“ saa er et Modenhedsbevis ikke meget bevendt. Hvorfor ikke tilføje: naar alle Lærerne er uduelige, samvittighedsløse Mennesker og Eksamenkommissionen rene Dosmere?

Til Hr. Bergs Bemærkning, at Provinsskolerne kan vedblive at bestaa (hvor naadigt!) som en Art Sømands-Højskoler, skal jeg blot anføre, til Hr. Bergs Oplysning, at man ved en Sømands-Højskole maatte forstaa noget ganske andet end en Skole, hvor der i et Par Fag læses til Eksamen; det vilde ikke være en Højskole, men det stik modsatte: en Fagskole.

Efter disse faa Bemærkninger, som blot er fremkomne, dels for at forsvare en Stand, som jeg er nær knyttet til, og dels for at vise, at jeg godt indser, hvor lidt Hr. Berg i Virkeligheden kender til denne Sag, og hvad jeg rimeligvis vil kunne vente af ubeviste Paastande, skal jeg i senere Artikler nærmere imødegaa det af Hr. Berg foreslaaede Projekt, som jeg allerede i flere Aar har kendt, da det som bekendt ikke er noget nyt, men en gammel Tanke, der allerede for flere Aar siden er fremsat.

F. Th. Hansen,
forhv. Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af lidt højere Rater fra enkelte Pladser i Østen, viser Fragtmarkedet ingen Bedring, hverken for ud- eller for hjemgaaende, thi samtidig med, at Befragterne viser stor Tilbageholdenhed og gennemgaaende kun dækker sig for deres mest nødvendige Behov, udbydes der stadig Tonnage i Overflod. Efteraaret er jo nu inde, men endnu er der ingen Lyspunkter at øjne paa Fragtmarkedet, som netop nu skulde begynde at vise nogen Livlighed; i Stedet for er Forretningsgangen slæbende og Raterne saa daarlige, at de i de fleste Tilfælde intet Overskud giver. Naar Aarsregnskabet skal gøres op, bliver det for mange Selskabers Vedkommende vist et sørgeligt Resultat, der fremkommer for 1902, og navnlig i England vil sikkert adskillige Redere blive nødsagede til at indstille Bedriften eller sælge Skibene. Særlig de store Dampere, hvis Rejser ofte tager 3—4 Maaneders Tid, og som har været i den uheldige Situation at maatte tage en lav Fragt, hvorved de har sat mange Penge til, er jo slemt stillede under Forhold som de nuværende, hvorimod mindre Dampere i den kortere Fart langt lettere kan genoprette en enkelt Rejsets Tab paa Grund af det større Antal Rejser, de kan gøre i Løbet af et Aar. De store Dampere er jo hovedsagelig henviste til det østlige Marked og Amerika, og det er overordentlig beklageligt, at det sidst nævnte Marked stadig viser en saa enestaaende Mathed. Raterne er lavere for alle Slags Varer, og der er i Øjeblikket desværre ikke megen Udsigt til en snarlig Forandring til det bedre. Heller ikke i Østersøen er der den ringeste Stigning at konstatere hverken for Korn eller Træ, men det er endnu ikke helt udelukket, at der kan komme en lille Spurt i Fragterne lige paa Slutningen af Saisonen, især hvis der bliver rigelige Korntilførsler til St. Petersburg i Løbet af næste Maaned. En lille Hausse vilde virkelig være velkommen.

Det østlige Marked er højere, og fra Calcutta til Dundee betales nu 19/6 à 20/ Jutebasis pr. September/Oktober, Bombay er stille, men fra Kurrachee kan faas c. 11/6 pr. Oktober til udsøgt Havn. Risfragterne maa betegnes som bedre, og er der sidst sluttet til 18/ Rangoon/London pr. Oktbr./Novbr. For Hamp fra Philipinerne (2 Pladser) til New York er betalt 38/9 pr. samme Position, og for Kul fra Moji til Java kan faas 3 Dollars pr. Ton.

Sortehavet, Azoff og Donauen har de sidste Dage fragtet mindre livligt paa Grund af mindre Tilførsler af Korn, og Raterne er gennemgaaende knap saa høje som

for en Uge siden. Tørnen i Odessa, Nicolaieff og Novorossisk er nu igen kortere, og der betales fra disse Pladser 10/ à 10/6 pr. Oktober til udsøgt Havn, 11/ N. C. Fra Nicolaieff til Kalmar er sluttet til 14/6 for prompt. Sulina betaler 10/9 L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg pr. Septbr./Oktr., og fra Azoff kan for samme Position betinges 12/6 à 13/ N. C., 6 d. ekstra Hamburg. Fra Donauen betinges pr. Oktober c. 13/ „any“, 13/6 Hamburg, 14/3 Bergen eller Kjøbenhavn. For Salt fra Eupatoria Kysten til Østersøen noteres 14/ pr. Ton.

Middelhavet har atter i den forløbne Uge fragtet livligt til omtrent uforandrede Rater. For Erts betales 9/3 Seriphos/Glasgow, 8/6 Huelva/Antwerpen, 7/ Elba/Glasgow, 8/ Carthagens/Maryport, 10/ à 10/6 Huelva/U. S., alt med „free despatch“. Der noteres 15/ for Esparto fra Oran eller Bona til Leith, Granton eller Boness, og for Fosfat 8/3 Sfax/London, 8/6 Ipswich, 7/3 Bona/Rotterdam og Tynen. Fra Tripolis Kysten til Englands Østkyst er betalt 11/6 à 12/ for Byg pr. Oktober. Fra Alexandria er der sluttet til 9/ for Bomuldsfrø til Hull pr. September, Ertsraterne fra Bilbao er som følger: 4/3 Cardiff, 4/4½ Swansea, 4/9 Sunderland, 5/ à 5/1½ Middlesbro, 5/3 Ayr, 5/4½ Glasgow, 5/1½ Rotterdam.

Nordamerika er atter flovere, og Raterne har en nedadgaaende Tendens, grundet paa den stadige Knaphed paa Laster. Fra Golfen er der pr. Oktober for Bomuld sidst betalt 30/ Liverpool eller Manchester, 32/6 Bremen eller Havre, 33/9 Hamburg, medens der fra Savannah sluttedes til 26/ pr. September til U. K. eller Kont. og fra Wilmington til 22/6 Liverpool eller Bremen, samme Termin. Paa Netto Charter fra Golfen er det tvivlsomt, om 11/ til U. K. eller Kont. pr. Oktober kan gentages; pr. Novbr./Decbr. sluttedes en c. 3,500 Tons Dampet til 13/ U. K. eller Kont., 13/6 én, 14/ to danske Havne. Tømmerfrakterne fra Golfen er ret faste, og der betaltes sidst 78/9 Pensacola/Holland, 82/6 Mobile/Liverpool eller Greenock pr. September. Kornlaster er knappe paa Basis af 2/4½ Hull, 2/7½ Kjøbenhavn fra Galveston eller New Orleans pr. September. Fra Baltimore er sluttet til 2/3 Cork f. O. pr. September og til 2/3¼ Rotterdam direkte pr. Januar. Træfrakterne fra de kanadiske Pladser er lidt lavere, og pr. September er 41/3 fra St. Lawrence, 38/9 fra Miramichi til Englands Vestkyst det højst opnaelige. For Dampere i Maanedsfragt er Begæret nogenlunde godt, og for enkelte Rejser betales à 4/ 4/1½, medens 3/3 à 3/4½ er Raten for 6—12 Maaneder.

La Plata Markedet er stille og Fragterne nærmest uforandrede fra forrige Uge. Fra Buenos Ayres sluttedes til 14/6 U. K. eller Kont. pr. September, og fra St. Lorenzo Grænsen til 15/9 à 16/ pr. Oktober. Pr. Januar/Februar bydes 17/ fra St. Lorenzo.

Østersøen viser fremdeles ualmindelig lidt Liv for denne Tid af Sæsonen, og Raterne er vedblivende lave. Fra St. Petersborg betinges ikke mere end 1/ à 1/0¾ Hvedebasis for prompt Tonnage til London eller Rotterdam, og for senere Terminer er der slet ingen Efter-spørgsel. Fra Kronstadt noteres 21/ D/B. til London, Hfl. 11½ Rotterdam, 18/6 à 20 Englands Østkyst; Riga er flov og betinger højst 10½ à 11¼ d. Havrebasis samt 19/ à 20/ D/B. til London, 18/6 à 19/ D/B. 6/ Sleepers Grangemouth, 7/6 Sleepers Plymouth, 6/6 Southampton, Hfl. 13 pr. Tylt Kappbjælker til Holland, Frcs. 27 D/B. Rouen. Tilførslerne af Korn til Libau er rigelige, men da der udbydes megen Tonnage, opnaas der ikke mere end 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Bremen. Træfrakterne fra Botten er knappe. Der noteres Hfl. 11½ à 12 Sundsvall/Rotterdam, Frcs. 28/30 Sydfinland/Antwerpen eller Ghent, 22/6 Hudiksvall/Grimsby, 23/ Piteå/Hull, 24/ à 25/ Luleå/Hull. For Erts fra Luleå betales 5/ til Rotterdam eller Englands Østkyst. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1/4½ Antwerpen, Rm. 6 à 6½ pr. Ton Rug for Smaadampere

til Danmark eller Sydsverrig. Fra St. Petersborg faas Rm. 8 pr. Ton Oljekager til Danmark.

Kulfrakterne er ikke undergaaede nogen væsentlig Forandring i Ugens Løb, naar undtages en fastere Tendens i Raterne til Østersøpladserne. Paa Tynen er Lastestederne stadig overfyldte og Ekspeditionerne er langsomme. Der betales nu 3/10½ Aarhus, 4/ Kronstadt, 4/6 Kiel, 4/ Gefle, 4/ à 4/1½ Swinemünde, 4/9 Königsberg, 3/9 Hamburg, 5/7½ Barcelona, 4/6 Konstantinopel, 4/9 Alexandria. Paa Forthet er der ingen Tørn mere, og sluttet der til 4/ Kronstadt, 3/10½ à 4/ Riga, 4/4½ Stockholm, 4/3 Helsingborg, 4/ à 4/1½ Kjøbenhavn, 4/3 à 5/ dansk Provinshavn, 4/4½ à 4/7½ Kiel, 4/9 Wismar, 4/ Swinemünde, 6/ Venedig eller Triest. Fra Cardiff opnaas 5/ Stettin, 4/9 dansk Provinshavn, 4/6 à 4/9 Genua, 6/3 à 6/6 Barcelona, Frcs. 6/ Marseille 4, Piræus, 5/ à 5/3 Alexandria, 5/ Port Said, 12/6 Aden, 14/ Djibuti, 13/9 Colombo, 10/9 à 11/ La Plata.

Sejlskibsmarkedet er nærmest uforandret for Langfartens Vedkommende. Der sluttet i den sidste Tid en Mængde Skibe, og er der bl. a. betalt 10/6 Tyne/San Francisco, 17/ Cardiff/Capetown (Kul), 15/ Rotterdam/Los Angelos (Stykgods), 87/6 for Tømmer, Sapelo/Englands Vestkyst, 2/4½ New York/Havre (Petroleum), 12/6 Zweindrecht/Melbourne. Fra San Francisco betales 21/9 à 23/ for prompt til U. K. eller Kont., og fra Portland (Or.) kan faas 26/3 pr. Oktbr./Novbr. For Kul fra Newcastle (N. S. W.) betales 11/6 à 12/ til Vestkysten af Sydamerika, hvorfra der igen kan faas c. 16/ hjem til Evropa eller c. 17/ til U. S. Østkysthavn. I den korte Fart er Markedet mere trent. For Kul er sluttet til £ 4.10.0 pr. Keel Hull/Rønne, £ 4.5.0 Hull/Gefle, £ 4.0.0 Burntisland/Oscarshamn, og for Koks 8/ pr. Ton Mersey/Danmark, 6/ Mersey/Christiania (600 Reg.). Fra Karlskrona til Hull sluttedes et 150 Stds. Skib til 18/6, og for mindre Skibe kan endvidere opnaas Rm. 22/24 pr. Std. Brædder Sydfinland/Danmark, Rm. 28/30 Luleå Distriktet til Nakskov eller Odense, Rm. 21 Splitved fra Sundsvall til Kjøbenhavn, 6 Kr. pr. Favn Brænde Windau/Kjøbenhavn. For Kridt fra Aalborg eller Stevns kan faas Rm. 3½ pr. Ton til Sydfinland eller Riga, Rm. 3¾ St. Petersborg. Ildfaste Sten og Ler fra Rønne giver Rm. 3½ til Åbo, Rm. 4 à 4½ til Wiborg eller Helsingfors. Fra Degerhamn til Åbo kan faas 65/70 Øre for Cement i Fade.

D'Hrr. Häschtell & Co, Barbados, tilskriver os d 30. August:

Siden d. 19. Juli, da vi udstedte vor seneste Fragtberetning, indskrænker Afslutningerne sig til et Par Ladninger Sukker pr. Dampet til New York og nogle Sejlskibe med Melasse til Kanada, uden Forandring i Raterne. Endvidere har vi sluttet: Trinidad til London Kokosnødder 18/ & 28/; Nuevitas til Kanalen f. O. Cedar & Mahogni 30/; Brunswick til Kanalen f. O. Harpiks 2/7 plus 5 %.

Tonnage har været efterspurgt for Yucatan til Kanalen f. O., Haiti til Middelhavet og Kanalen f. O. samt til nordamerikansk Havn.

Tilgangen af Sejlskibe er knap.

Den afsluttede Sukkerhøst er mindre end ventet. Der er fra den engelske Regerings Side ydet Planterne finansiell Understøttelse til at opretholde Sukkerdyrkingen, i al Fald til næste Aars Høst, som staar temmelig godt. Alle Plantagerne her paa Øen har i Aar arbejdet med mere eller mindre betydelige Tab, paa Grund af de abnormt lave Sukkerpriser; det forventes dog, at gunstigere Forhold vil blive varige efter September 1903, da Brüssel-Konferencens Bestemmelser skal træde i Kraft.

Efterretningerne fra Martinique gaar ud paa, at Sukkerplantagerne i det store og hele ikke har lidt Skade, trods de vedblivende vulkanske Udbrud, og Høsten tegner ret godt for næste Aar. Paa Guadeloupe derimod er Driften af flere store Sukkerfabrikker nedlagt som Følge af daarligere økonomiske Forhold.

Her paa Øen er der siden Juli Maaned atter forefaldet adskillige Koppetilfælde, men Sygdommen viser sig heldigvis at være af en mild Type, og Autoriteterne anstrænger sig af yderste Ævne for at faa Bugt med den.

Skibe, som anløber her for Ordre, kan ved at lægge sig i Karantæne imod Øen undgaa at faa Ophold andetsteds.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 3 amerikanske, 8 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 9 franske, 2 tyske, 1 græsk, 3 italienske, 1 japanesisk, 5 norske, 2 russiske, 3 svenske, ialt 40; Dampskibe: 11 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 3 tyske, 1 russisk, 2 svenske, ialt 19. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 4, Ild 1, sunkne 5, forlode 1, Kondemnation 10, borteblevet 1, ialt 40; for Dampskibene: Stranding 6, Kollision 3, sunkne 3, Kondemnation 7, ialt 19.

Wilhelm, Galliot af Arnis, blev d. 9. ds. i Taage udfor Falsterbo, paa Rejsen fra Königsberg til Aalborg, paasejlet af en ubekendt sydgaaende Damper. Wilhelm er indkommet hertil med Tab af Bougspryd og anden Skade.

Ane Sophie, Jagt, der for nogen Tid siden solgtes herfra til Timmernakken, er som dødt Skib indbragt til Malmø af Dpsk. Expedit. Ane Sophie var paa Rejsen fra Søderhamn til Hull med Træløst. Om Mandskabets Skæbne vides intet.

Dagmar, Jagt af Vejle, er d. 11. ds. om Aftenen strandet udfor Vestborg Fyr paa Samsø og er bleven Vrag. Man er i Gang med at bjærge Ladningen, der bestaar af Sten.

Caroline, Skonnertbrig af Marstal, der efter Grundstødning ved Skagens Rev indbragtes til Frederikshavn, er ved Dykkerundersøgelse befunden ubeskadiget og har fortsat Rejsen til St. Valery.

Rudolph, 3-m. Skonnert af Kjøbenhavn, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Svendborg med Petroleum paa Grund i Sortsøgab ved Stubbekjøbing. Efter at en Del af Lasten var pumpet over i Lægter, kom Skiøet flot og Rejsen fortsattes.

Kosmus, Barkskib af Christianssand, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Gefle til Australien med Træløst paa Grund paa Hittarp. Flot med Assistance af Svitzers.

Ane Marie, Fiskekutter af Grenaa, blev d. 12. ds. paasejlet af Fiskekutteren Frederikshavn af Frederikshavn. Ane Marie fik betydelig Skade.

England, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom hertil d. 15. ds. med knækket Fokkemast og oven Bords Skade. Skibet har været ude i haardt Vejr. 3 Mand af Besætningen er saarede og bragte paa Hospitalet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensens, ankom til Antwerpen 12. Septbr. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 9. Septbr. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra til New York 9. Septbr. — Algarve, Borries, afgik fra Denia til Malaga 13. Septbr. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Libau til Hull 13. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Neapel til Palermo. — Antwerpen, Andresen, afgik fra Christiania 14. Septbr til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 6. Septbr. hertil. — Arno, Strubberg, ankom til Livorno 14. Septbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Hull 14. Septbr. — Beira, Lunge, afgik fra Alicante til Marseilles 15. Septbr. — Botnia, Bay, afgik til Reval 16. Septbr. — Ceres, Kjær, afgik til Leith 14. Septbr. — Christian IX., Kolster, afgik fra Pillau 15. Septbr. hertil. — Constantin, Nidersøe, afgaar forventelig 18. Septbr. fra Aarhus til New-

castle. — Dagmar, Mortensen, ankom til Hudiksvall 15. Septbr. — Douro, Mortensen, ankom fra Lissabon 16. Septbr. hertil. — Ella, Johnsen, afgaar forventelig 17. Septbr. fra Hamburg hertil. — Eos, Harder, afgaar forventelig 20. Septbr. fra Libau til London. — Esbern Snare, Madsen, afgaar til Newcastle 18. Septbr. fra Odense. — Florida, Koch, afgik fra New Orleans 30. August til Aarhus. — Ficaria, Thøgersen, ankom her 12. Septbr. fra Newcastle. — Frederik, Thomsen, ankom til Königsberg 15. Septbr. — Garonne, Kromann, ankom til Havre 15. Septbr. fra La Rochelle. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Antwerpen 12. Septbr. hertil. — Hekla, Wulff, afgik herfra til New York 10. Septbr. — Hengest, Simonsen, pass. Holtenau 15. Septbr. til London. — Island, Holst, afgik fra New York 13. Septbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik 14. Septbr. fra Göteborg til St. Petersburg. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Pillau 15. Septbr. hertil. — Jyden, Glösen, ankom til Danzig 14. Septbr. — Kasan, Hansen, ankom til London 15. Septbr. — Kentucky, Thidemann, ankom fra St. Petersburg 14. Septbr. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 14. Septbr. hertil. — Knuthenborg, Hansen, afgik til Antwerpen 16. Septbr. — Kursk, Møller, ankom til Dunkirk 13. Septbr. — Laura, Aasberg, ankom her fra Leith 16. Septbr. — Leopold II, Meyer, ankom her 12. Septbr. fra Newcastle. — Loire, Rabe, afgik fra St. Petersburg 15. Septbr. til Bordeaux. — Lolland, Ankersen, ankom til Leith 14. Septbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Hull 12. Septbr. — Louisiana, Lissner, i Halifax 16. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra til Boston 3. Septbr. — Maja, Johnsen, ank. fra Hamburg 15. Septbr. hertil. — Morsø, Frisette, ankom til Frederikstad 15. Septbr. — Moskov, Sørensens, afgaar forv. 21. Septbr. fra Antwerpen hertil. — Nicolai II, Ørum, ankom her 12. Septbr. fra New York. — Nishnej Novgorod, Harder, passerede Dartmouth 13. Septbr. til Livorno. — Nordjylland, Krag, ankom til Oporto 15. Septbr. — Norge, Gundel, ankom her 13. Septbr. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Dunkirk 16. Septbr. — Omsk, Müller, ankom til Tunis 12. Septbr. fra Algier. — Oscar II, Skjødt, afgaar forv. 17. Septbr. fra New York hertil. — Perm, Christensen, ankom til Libau 14. Septbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Antwerpen 14. Septbr. — Riberhuus, Iversen, ankom fra Bergen 15. Septbr. — Rita, Meldahl, afgik til Riga 14. Septbr. — Seine, Staal, ankom til Bordeaux 14. Septbr. — Storebelt, Jørgensen, ankom til Newcastle 14. Septbr. — Texas, Holm, afgik fra Dartmouth 11. Septbr. til New Orleans. — Thyra, Fischer, afg. fra Hull 14. Septbr. til Libau. — Tyr, Jørgensen, afgaar til Vestnorge 17. Septbr. — Valdemar, Kofoed, ankom til Libau 16. Septbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Cadiz 13. Septbr. hertil. — Vesta, Gotfredsen, afgik fra Leith 9. Septbr. til Færøerne og Island. — Viking, Rasmussen, afgik fra Riga 14. Septbr. — Xenia, Kruse, afgik fra Boston 3. Septbr. hertil. — Erik afgik fra Swansea 13. Septbr. hertil. — Vadsø afgik fra Manchester 13. Septbr. til Liverpool. — Annie ankom her 15. Septbr. — Argyle afgik fra Hull 14. Septbr. — Vally ankom her 15. Septbr. — Vesta ankom her fra Bremen 16. Septbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Newcastle 11. Septbr., best. til Kronstadt. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rouen 11. Septbr., best. til Blyth. — Frode, Wisberg, afgik fra Blyth 11. Septbr., best. til Kronstadt. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Hankipudas 16. Septbr., best. til Rouen. — Erik II, Hveysel, afgik fra Sundsvall 16. Septbr., best. til Dunkirk. — Knud II, Hansen, afgik fra Archangel 8. Septbr., best. til Amsterdam. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 6. Septbr., ankom til Libau 12. Septbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Rouen 7. Septbr., ankom til Blyth 9. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Blyth 7. Septbr., best. til Archangel. — Volmer, Riber, afgik fra Blyth 11. Septbr., best. til Kronstadt. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Lübeck 11. Septbr., ankom til Kbhvn. 12. Septbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 11. Septbr., best. til Archangel. — Svend II, Risø, afg. fra Archangel 6. Septbr., ankom til Amsterdam 16. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 12. Septbr., ankom til Libau 15. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra St. Petersburg 8. Septbr., best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Kronstadt 5. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Methil 13. Septbr., best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra St. Petersburg 13. Septbr., best. til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, afgik fra Pugwash 50. August, best. til Manchester. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Methil 10. Septbr., best. til Kronstadt.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Riga 13. Septbr. — Kamma, Løffler, ank. til Blyth 16. Septbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sundsvall 16. Septbr. — Martha, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 16. Septbr. — Elna, Møller, afgik fra Petersburg 13. Septbr. — Therese, Pedersen, ank. til Stockholm 12. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, ankom til Newcastle 12. Septbr. — Væring, Krohn, afgik fra Antwerpen 14. Septbr. — Ophelia, Vilhelmsen, afgik fra Algier 10. Septbr. — Kronborg, Jeppesen, pass. Dungeness 16. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Newcastle 10. Septbr., bestemt til Piræus. — Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 13. Septbr., ankom til Esbjerg 15. Septbr. — Nancy, Nielsen, afgik fra Burntisland 16. Septbr., bestemt til Kallundborg. — Nautik, Mortensen, afg. fra Ghent 13. Septbr., ankom til Warkworth 15. Septbr. — Nordsøen, Gram, ank. til Ghent 11. Septbr. — Nexos, Sørensen, ank. til Kronstadt 13. Septbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra Almeria 15. Septbr., best. til Glasgow. — Neptun, Winther, ank. til Kronstadt 14. Septbr. — Norma, Nielsen, ank. til Guernsey 13. Septbr. — Alia, Nørby, afgik fra Esbjerg 13. Septbr., ankom til Sunderland 16. Septbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Uleåborg 13. Septbr., best. til Wisbech. — Mary, Nielsen, pass. 15. September Ouessant Creach paa Rejse fra Marseille til Nakskov.

Jylland. Karen, Degn, ank. 13. Septbr. til Kronstadt. — Ingrid, Meinertz, afg. fra Tynen 15. Septbr. til Kronstadt.

Nordsøen. Wineland, Degn, ankom til Newcastle 6. Septbr. — Nordland, Petersen, ankom til Grimsby 15. Septbr. — Holland, Lund, ankom til W. Hartlepool 15. Septbr. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 15. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Hudiksva' 14. Septbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 14. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Newport 8. September. — Eklipika, Callesen, afgik fra Blyth 7. September. — Mars, Nielsen, ankom til Mandal 12. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Flensborg 13. Septbr., ank. til Libau 15. Septbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Kiel 11. Septbr., ankom til Libau 13. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Delfzyl 10. Septbr., ank. til Methil 12. September. — Russia, Hansen, afgik fra Sunderland 10. Septbr., ank. til Kbhvn. 13. Septbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Sunderland 11. Septbr., ankom til Stettin 16. September.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Antwerpen 10. Septbr. — Britannia, Jensen, ank. til Granton 10. Septbr. — Sarmatia, Pedersen, ank. til Dordrecht 12. Septbr.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Kings Lynn 13. September, ankom til Sunderland 14. Septbr. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 10. September, ank. til Lovisa 11. Septbr.

Dannebrog. Amalienborg, Demel, ankom til Honfleur 16. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra St. John 12. Septbr., best. til Liverpool. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Kronstadt 14. Septbr., best. til Hankipudas. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Libau 13. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Cardiff 2. Septbr., best. til Konstantinopel for Ordre. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 14. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Wiborg 16. Septbr., best. til Calais. — Søborg, Fischer, ankom til Jacobstad 9. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Sulina 11. Septbr. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Sevilla 11. Septbr., best. til Ardrossan. — Kronborg, Eriksen, ankom til Noumea 12. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til West Hartlepool 16. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Dieppedalle 5. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Kockila 16. Septbr. — Marselisborg, Andersen, afg. fra Cardiff 6. Septbr., best. til Odessa. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Dunkerque 10. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 5. Septbr., best. til Galatz. — Ulfsborg, Hveissel, afgik fra Pera 15. Septbr., best. til Odessa. — Vordingborg, Petersen, ankom til Gefle 16. Septbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Sunderland 13. Septbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Newcastle 10. Septbr., best. til Kronstadt.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 13. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Rotterdam 13. Septbr. — Agnete, Jensen, ank. til Korsør 13. Septbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Aalborg 15. Septbr. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 13. Septbr. — Ajax, Brorson, afg. fra Kiel 14. Septbr., best. til Grangemouth. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 14. Septbr., best. til Kiel. — Nautia, Madsen, ank. til Kiel 12. Septbr. — Rønne, Hintze, reparerer i Bergen.

Danmark. Rolf, Hahn, afgik fra Methil 15. Septbr., best. til Libau. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Rotterdam 15. Septbr. — Ansgar, Larsen, ank. til Riga 15. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, afg. fra Kronstadt 15. Septbr.,

best. til Dunkirk. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 10. Septbr. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 12. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Marseilles 10. Septbr. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Suez 7. Septbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Antwerpen 5. Septbr.

Erø. Enigheden, Svane, ankom 15. Septbr. til Bjæsta. Erindring, Hansen, ank. 15. Septbr. til Kbhvn. — Energi, Nielsen, ankom 8. Septbr. til Methil.

Svensden & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Methil 11. Septbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Kbhvn. 11. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Wiborg 14. September. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Burntisland 13. Septbr. — G. Koch, Jørgensen, ankom til Kbhvn. 13. September. — Hans Tausen, Klaborg, ank. til Boness 5. Septbr. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Jacobstad 11. Septbr. — Peter Willemoes, Pii, ank. til Barrow 12. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kbhvn. 13. Septbr. — London, Bom, ank. til Rotterdam 12. Septbr. — Paris, Nielsen, afg. fra Frederikshavn 10. Septbr.

Myren. Anna, Moyell, ank. til Kbhvn. 16. September. — Clara, Jensen, ank. til Kiel 13. September. — Kai, Thomsen, ankom til Ystad 15. September.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Libau 16. September. — Svend, Bønnelycke, ankom til Methil 14. September.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Almeria 9. Septbr., best. til Newcastle. — Asger Ryg, Hagedoru, ankom til Horsens 16. Septbr.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Dorane, Sigurdsen, ank. til Rio Janeiro 17. August, afg. derfra 12. Septbr. til Capetown. — Tercera, Pedersen, passerede Dungeness 7. September fra Hamburg til Delagoa Bay. — Sörine, Andersen, ankom til Gray Harbor 9. September fra Guaymas. — Copley, Struckmann, afgik fra Los Angeles 8. Septbr. til Portland Oregon. — Embla, Jepsen, ankom til Mauritius 10. Septbr. fra Madagascar. — Cingalese, Thomsen, ank. til Havre 9. Septbr. fra Corinto via Falmouth. — Prins Valdemar, Beck, ank. til Rotterdam 12. September fra Taltal. — Mærdor, Mærck, ankom til Rio Grande 13. September fra New York. — Rosa, Brinck, ankom til Falmouth 15. September fra Laguna, beordret til London. — Maracaibo, Svarrer, ankom til Hamburg 15. Septbr. fra Maracaibo. — Valparaiso, Jørgensen, prajet 18. Septbr. paa 38° N. 12° W. fra Antwerpen til Port Natal. — Laura, Callesen, afgik fra New York 15. Septbr. til Montevideo.

Fane, Sønderho. Fides, Kristiansen, ank. 11. Septbr. til Cardiff fra København. — Anne Jenssine, Thomsen, ank. 12. Septbr. til New York fra Bahia. — Mary, Lydom, afgik 13. Septbr. fra Halmstad til Methil.

Rønne. Hans Peter, Westh, ank. til Kalmar 9. Septbr. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Svaneke 9. Septbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Vestervik 9. Septbr. — Hermod, Grønwald, ankom til Windau 11. Septbr. — Camtoos, Petersen, ank. til Memel 10. Septbr. — Kirstine, Dich, ank. til Stornoway 11. Septbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Stolpemünde 11. Septbr. — Erik, Sonne, ank. til Sunderland 14. Septbr. — Zephyr, Jensen, ankom til Riga 15. Septbr. — Freja, Bech, ank. til Pillau 15. Septbr.

Svendborg Brødrene, Jensen, ank. til St. Petersborg 8. Septbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Libau 9. Septbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Stockholm 6. Septbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Kjøbenhavn 9. Septbr. — Jens, Eriksen, ank. til Jersey 9. Septbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Løpvik 9. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Haderslev 9. Septbr. — Anna Kirstine, Frantsen, ank. til Antwerpen 10. Septbr. — Saga, Clausen, ank. til Bridgeport 10. Septbr. — Valborg, Rasmussen, ank. til Paimpol 11. Septbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Cardiff 11. Septbr. — Vega, Rasmussen, ank. til Dundee 9. Septbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Fowey 12. Septbr. — Venus, Jensen, ank. til Wisbech 11. Septbr. — Galathea, Bom, ank. til Gefle 11. Septbr. — Dannebrog, Bergesen, ank. til Drøbak 11. Septbr. — Nanna, Baagøe, ankom til Kjøbenhavns Red 12. Septbr. — Minerva, Fugelsang, ank. til Dysart 13. Septbr. — Phoenix, Hansen, ank. til North Sunderland 12. Septbr. — Martin Nisson, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 13. Septbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Fowey 13. Septbr. — Belona, Larsen, ank. til Umeå 14. Septbr. — Helge, Nielsen, ank. til Marnedsund 14. Septbr. — Skirner, Pilegaard, ankom til Stornoway 13. Septbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Isafjord 3. Septbr. — Ariel, Nielsen, ank. til Hernøsand 14. Septbr. — Gefion, Fisker, ank. til Ramsgate 15. Septbr. — Erik, Hoffmann, ank. til

Masnedsund 15. Septbr. — Rasmus, Nielsen, ankom til Kjøbenhavns Red 15 Septbr. — Niord, Svennevig, ank. til Svendborg 14. Septbr.

Ærø. Dana, Carlsen, ank. 9. Septbr. til Exmouth. — Argus, Jensen, ankom 9. Septbr. til Raumo (Finland). — Castor, Sonne, ankom 6. Septbr. til Brideford. — Hans, Folmer, ank. 8. Septbr. til Rochester. — Cura, Stærke, ank. 7. Septbr. til Kjøbenhavn. — Kirstine, Kromann, ankom 8. Septbr. til Kjøbenhavn. — Hosanna, Philipsen, ankom 9. Septbr. til Aberdeen. — Norma, Albertsen, ank. 9. Septbr. til Svendborg. — Fortuna, Schmidt, ankom 9. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anne, Jakobsen, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn. — Hansigne, Clausen, afgik 9. Septbr. fra Svendborg til Gefle. — Anne, Johansen, ank. 9. Septbr. til Rønneby. — Juna, Gottfredsen, ank. 8. Septbr. til Odense. — Agnes, Henriksen, ank. 8. Septbr. til Odense. — Olga, Jørgensen, ank. 10. Septbr. til Borgå. — Kiana, Christensen, afgik 3. Septbr. fra Nederkalix. — Norden, Rasmussen, afgik 10. Septbr. fra Nakskov til Frederiksstad. — Cathrine, Christensen, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn. — De 3 Søkende, Rasmussen, ank. 9. Septbr. til Kjøbenhavn. — Margrethe, Christensen, ankom 10. Septbr. til Kjøbenhavn. — Union, Christensen, ank. 10. Septbr. til Kjøbenhavn. — Hydra, Albertsen, ank. 10. September til L'Orient — Lauritz, Folmer, ank. 11. Septbr. til Stege. — Fædrenes Minde, Christensen, ank. 10. Septbr. til Trawemünde. — Debora, Rasmussen, ank. 11. Septbr. til Riga. — Wemyss Castle, Andersen, ankom 12. Septbr. til Stornoway fra Island f. O. — Anne, Albertsen, afgik 10. Septbr. fra Kjøbenhavn til Flensborg. — Marie, Rasmussen, ankom 11. Septbr. til Kjøbenhavn. — Valkyrien, Haagensen, afgik 11. Septbr. fra Morlaix til Dunkerque. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 13. Septbr. til Brest. — Astræa, Svane, ankom 13. Septbr. til Oscarshamn. — Hjalmar, Rosenbæk, ank. 13. Septbr. til Leith. — Freya, Nielsen, ank. 12. Septbr. til Solombal. — Karen, Bager, ank. 13. Septbr. til Pillau. — Frem, Folmer, ankom 12. Septbr. til Havre. — Sofie, Lauritzen, ank. 10. Septbr. til Dublin. — Carl, Lindegaard, afgik 27. August fra St. Johns til Labrador. — Venus, Svane, ank. 11. Septbr. til Royau. — Atlantic, Rasmussen, ank. 12. Septbr. til London fra Trinidad. — Nansen, Petersen, ankom 13. Septbr. til Jersey. — Dorteia, Christensen, ankom 13. Septbr. til L'Orient. — Enigheden, Friis, ank. 14. Septbr. til Swinemünde. — Fri, Rasmussen, ankom 14. Septbr. til Riga. — Christian den 9de, Christensen, ank. 15. Septbr. til Sundsvall. — Karoline Kock, Hansen, ank. 14. Septbr. til Ørnskjoldsvik. — Valkyrien, Haagensen, ank. 15. Septbr. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, ankom 13. Septbr. til Kjøbenhavn. — Erik Hansen, Hansen, ank. 13. Septbr. til Kjøbenhavn. — Ingeborg, Dreieø, ankom 13. Septbr. til Kjøbenhavn fra Island.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), KABELLÆNGDER (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Østersøen. Bornholm. Due-Odde S. Due-Odde S. Fyrtaarns Farve er forandret. Det er nu malet hvidt.

Island V.-Kyst. Reykjavik. Akrey-Rev. Vageren med Stage og Kost N. for Akrey-Rev er ombyttet med en Klokke-tønde.

Engey. Paa Engey NV.-Pynt er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Fyrpæl. Brændetid: 1ste September—15de Oktober og 1ste Marts—30te April.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt

Vrag i Østersøen. „Marineamt“ i Berlin meddeler: Den 6te September. 54° 39' N. Br. 12° 53' Ø. Lgd. Et flydende Vrag.

54° 35' N. Br. 10° 36' Ø. Lgd. En Mast c. 10 Fod over Vandet.

Sverrig. Bottniske Bugt. Sundsvall. Draghällan. Ved Draghällan Fyr gives Taagesignal nu med Klokke, hvorpaa hver 20 Sekunder slaas Fire-Slag.

Finland. Åbo Skærgaard. S. for 5 Fods Grunden Kuuva, c. 1/2 Kbl. S. for Kuuva S.-Pynt, er i 23 Fod Vand udsat en rød Stage med Kost. 60° 24' 22" N. Br. 22° 6' 55" Ø. Lgd.

Den hvide Stage med nedadvendt Kost ved Grunden Lappdal er flyttet 1/4 Kbl. V. hen og staar nu i 14 Fod Vand. 60° 14' 18" N. Br. 22° 43' 18" Ø. Lgd.

Den røde Stage med Kost ved Grunden Bådans Møllersta

er flyttet 1 3/4 Kbl. SV. hen og staar nu i 21 Fod Vand. 60° 14' 19" N. Br. 22° 26' 54" Ø. Lgd.

Ålands Øer. Ledsund. Bukskär. Bukskär rødt og hvidt vekslende Fyr lyser nu fra S. 48° V. gennem V. til N. 42° V.

Finske Bugt. Helsingfors. Blekholmen. Blekholmen røde, faste, forreste Ledefyr, der holdt overet med Bagfyret leder gennem Långörns Sund ved Indløbet til Helsingfors, er forandret til et rødt og hvidt vekslende Fyr.

Wiborg—Helsingfors. I Efteraaret 1902 tændes til Forsøg følgende Fyr mellem Wiborg og Helsingfors: Kuninkansaari høje og lave Fyr, Hemminkiletto, Pukionsaari, Santio, Parrio, Pisisaari, Mustosaari, Lehto, Bontö, Torra Hästen og Tiirluoto, SV. for Sveaborg paa 60° 7' 40" N. Br. 24° 56' 45" Ø. Lgd.

Tyskland. Kurisches Haff ved Memel. I Kurisches Haff er Farvandet V. for Schweinsrücken spærret. Farvandet Ø. for denne Grund er om Styrbord mellem Tønden Schweinsrücken og rød Spirtønde A afmærket med 12 røde Stager med Flag og 3 røde Spirtønder med rødt Flag. Om Bagbord mellem König Wilhelm-Kanals Munding og Tønde Nr. 6 er Afmærkningen en sort Tønde og 6 sorte Stager med Kost. Tønderne Nr. 6 og 7 ere flyttede Ø. efter. Afmærkningen i det gamle Farvand er inddraget.

Warnemünde. Ved Warnemünde er det grønne Fyr paa Ø.-Molen flyttet til en Duc d'Albe 60 Alen N. for Molehovedet. Flammens Højde: 24 Fod.

Femern. Wester Markelsdorf. I September 1902 forhøjes Wester Markelsdorf Fyr 16 Fod. Fyret kan under Arbejderne brænde uregelmæssigt.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Jade. I Inner Jade. SØ. for Tønde R, er funden en Grund med 24 Fod Vand. 53° 38' 1" N. Br. 8° 8' 6" Ø. Lgd.

Holland. IJmuiden. Paa Grund af Arbejder ved den store Sluse ved IJmuiden kunne Skibe, som ere for store til at passere gennem en af de andre Sluser, i Tiden til den 30te September 1902 blive opholdte, dog ikke længere end et Døgn.

I IJmuiden er Dybden nu 28 1/2 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Zeegat Hoek van Holland. I Zeegat Hoek van Holland er Dybden nu 27 3/4 Fod, hvilket er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne.

Nieuwe Sluis. Ved Nieuwe Sluis gives Taagesignal atter med Sirene, der hver 1/2 Minut giver Et-Stød.

England. Lowestoft Red. Holm Sand V. Paa V.-Siden af Holm Sand er udlagt 2 grøn og gul lodret stribede Spids-tønder til Afmærkning af det Sted, hvor Fyld fra Havnen maa losses. Den S.-lige Tønde ligger 1 Kml. Ø. fra Lowestoft lave Fyr og fra Pakefield Fyr i N. 45° Ø. Den N.-lige Tønde ligger 6 1/4 Kbl. N. 9° V. fra den S.-lige Tønde. 52° 29' N. Br. 1° 47' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Taagesignal paa Boulogne SV.-Moles Hoved gives midlertidig med Klokke, hvorpaa slaas omtrent 50 Slag i hvert Minut.

England S.-Kyst. Portland. I Portland Harbor ere fire Torpedo-Skiver udlagte indtil 3/4 Kml. S. 3° V. fra Torpedopieren ved Bingleave Rocks. Det er derfor forbudt at ankre N. for en Linie i Ø. fra Pieren ved Small Mouth Spit, naar man er V. for Linien Portland hvide Obelisker overet i N. 1° Ø. Naar det er muligt, vises et hvidt Fyr fra hver Skive. Torpedo-Pieren: 50° 36' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

Jersey. St. Helier. Demie de Pas. Paa Klippen Demie de Pas, som var afmærket med en Stage, opføres nu en 40 Fod høj Stenvarde, hvorfra muligvis skal vises Fyr. 49° 9' N. Br. 2° 6' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Iles de Glénans. Bluiniers. Den sort og hvid vandret stribede Spirtønde med to Kegler med Spidsen fra hinanden, der laa c. 7 Kbl. S. 32° V. fra Taarnet paa Bluiniers, er flyttet 5 1/2 Kbl. NNØ. hen i 21 Fv. Vand. 47° 43' 24" N. Br. 4° 4' 8" V. Lgd.

Quiberon. Port Maria. Basse Catic. En rød Baake med Kegel er opført paa Basse Catic 47° 28' 16" N. Br. 3° 27' 33" V. Lgd.

Afrika. Princes Island. San Antonio Bay. Det hvide, faste Fyr paa Fort Ponta da Mina i San Antonio Bay er forandret til et rødt, fast Fyr. Synsvidden: 5 Kml. 1° 39' N. Br. 7° 26' 15" Ø. Lgd.

New Brunswick. Chaleur Bay. Stonehaven. Det røde Fyr, der vises fra Stonehaven Fyrtaarn, paa Grindstone Point, er forandret til et hvidt Fyr. Løvrigt er Fyret uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscle Ridge Channel. Seal Harbor. En sort Spirtønde Nr. 0 er i 25 Fod Vand udlagt ved Indløbet til Seal Harbor, 25 Alen S. 84° Ø. fra Seal Island Ledge. Der er intet Løb mellem denne Tønde og Hay Island Ledge Tønde Nr. 1.

Maryland. Baltimore Harbor. En rød Spidstønde Nr. 30, Brewerton Channel Tønde, er i 29 Fod Vand udlagt, fra Cutoff Channel bageste Ledefyr i S. 62° V. og fra Hawkins Point Fyr i S. 71½° Ø. En rød Spirtønde Nr. 32, Fort Mc Henry Channel Tønde, er i 29 Fod Vand udlagt, fra Cutoff Channel forreste Ledefyr i N. 82° V. og fra Hawkins Point Fyr i S. 78° Ø. En rød Spidstønde Nr. 34, Fort Mc Henry Channel Tønde, er i 29 Fod Vand udlagt, fra Cutoff Channel forreste Ledefyr i N. 80° V. og fra Hawkins Point Fyr i S. 85½° Ø.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Chili. Chonos Arkipelag. Quincheles Islands. En Klippe, der netop falder tør ved Lavvande, ligger 3 Kbl. SSV. fra den SV.-ligste Ø af Quincheles Gruppen, fra Penon Blanco i N. 23° V., 3 Kml. og fra El Gorro i S. 67° V. 44° 20' S. Br. 73° 36' V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azøvske Hav.

Spanien. Almeria. Cabo Morayra. Paa Cabo Morayra er rejst en meget høj, sort Mast til Telegrafering uden Traad. Ved Masten ligger et hvidt Hus med grønne Døre og Vinduer.

Frankrig. Cette. Den 15de September 1902 forandes det hvide, faste Fyr paa Molen Saint-Louis ved Cette til et Fyr med Tre-Formærkelser hver 18 S., Mærke 1 S., Lys 3 S., Mærke 1 S., Lys 3 S., Mærke 1 S., Lys 9 S. Lyset er hvidt fra Kysten til N. 86° Ø., rødt fra N. 86° Ø. til S. 14° V. over Bølgebryderen, hvidt fra S. 14° V. til S. 54½° V. og formærket fra S. 54½° V. til S. 70½° V. Lysævnene: 18 Kml. for hvidt, 12 Kml. for rødt Lys. Flammens Højde: 102 Fod. Samtidig slukkes La Verrerie Fyr.

Italien. Elba. Porto Ferraio. Fyret paa Batteriet Gallo til venstre for Indløbet til Porto Ferraio Havn er ombyttet med et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 1° Ø. gennem Ø. til S. 44° Ø., over Havnen, er formærket fra S. 44° Ø. til S. 19° Ø. over Grunden, der skyder sig ud fra Punta della Torre, lyser fra S. 19° Ø. gennem S. til S. 61° V. og er formærket fra S. 61° V. gennem V. og N. til N. 1° Ø., over Grundene N. for Reden. Flammens Højde: 18 Fod. Fyrpæl ved et lille Hus.

Østerrig-Ungarn. Istrien. Cittanova. Vescovo. Paa Grunden uden for Pynt Vescovo uden for Cittanova Havn er i 8 Fod Vand rejst en 22 Fod høj Stang med Ballon, fra Havnefyret i S. 48° V. og fra Fyret paa Pynt Dente i N. 28° V.

Veglia. Klimno Havn. Uden for Havnen Klimno, i Dobrigno Bugt, er paa Pynt Glavat, 2 Kbl. S. 59° Ø. fra Klippen i Indløbet til Havnen, tændt et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 5 Kml. 45° 9' N. Br. 14° 38' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — London erklæres fri for Børnekopper.
 Brasilien. — Pernambuco er erklæret for pestfri. Alle ægyptiske Havne er erklærede for smittede af Kolera.
 Italien. — Byen Victoria i Brasilien er erklæret for pestsmittet.

Undertegnede bekendtgør herved, at vi fra og med den 1ste September d. A. har overtaget Hr. Grosserer **Martin Nissons Skibsprovianterings- & Kolonialforretning** og vil den for Fremtiden fortsættes under Firmanavnet **Berg & Larsen.**

Idet vi udtaler Haabet om, at den afdøde Hr. Martin Nisson viste Tillid maa blive overført paa os, tegner vi

Med Højagtelse

I. H. Berg & V. Larsen.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Septbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89¾	90
Danmark		69	70
Norden		99	99¼
Kjøbenhavn	85¼ — ½	85¼	85½
Carl		41¾	42½
Dannebrog		84¾	85
Skjold		55½	56¼
Urania		37½	38
Union		91½	92½
Dampsk. af 1896		85¼	86
Østasiatiske		98½	99
Østersøen		—	—
Nordsøen		30	38½
Torm		—	—
Vesterhavet		—	—
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		94	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	102
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uopsig. Stats		99¼	100
3½% Husejer Kreditk.	86¾	85½	87
3½% Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie ..		94¼	94½
4% — — — 1. — ..		98	98½
3½% Østift. Kreditf. 6 Ser.	90¼	90	90½
4% — — — 6 —		94¼	94½
3½% Landkreditk. 3 —		89¾	91
Aktier.			
Nationalbank		146¼	147½
Privatbank		120¾	121¼
Landmandsbank		118¾	118¾
Handelsbank		122½	123½
Grundejerbank		108	109
Burm. & Wain	88¾	88½	89
Helsingørs Jærnsk.		94½	96½
Sukkerfabr.		109¾	110
Bryggeri Aktier	109¾	109¾	110

Vekselkurser d. 16. Septbr. 1902.

	Åvists Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.15
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Septbr. 1902.

Russiske Noter	216.90
4% Russiske Consols	—
3½% — — — — — Bodø Kredit	—
5% Mexikanske 1899	101.10
5% Rumænske Stats	98.40
4% — — — — — 1890	86.10

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampskibss.“ 4,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 16,000, „Urania“ 24,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaneder efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betaales 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 betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{1}{2}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32. For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Køhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrighed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 83 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskskibbyggerier. 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Bøfragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Skibsdagbøger,

enkelt (½ Aars) Kr. 5,50,
dobbel (1 Aars) „ 9,50.

Forhandlere Rabat.

S. FRIEDLÆNDER,

14, Ved Stranden.
KJØBENHAVN.

J. CHR. PETERSENS

PAPIRHANDEL,
St. Kirkestræde 1.

Skibsdagbøger.

Enkelt Tykkelse Kr. 5,50.
Dobb. Tykkelse Kr. 9,50.

Videreføhandlere Rabat.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. København. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Parallellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddmaskiner.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Bitumastic Præparater

fra

Wailles Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

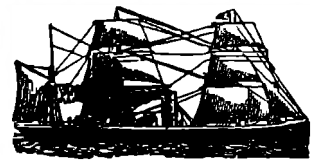
Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers
Telefon 323.

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

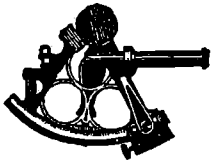
til Skibsproviant.

Telf. 4921. * Privat Telf. 10489.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Brødr. Larsen,
Kobbersmedemestre,
St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,
Hj. af Nordre Frihavnsvej,
udfører alt
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.
Telf. 23237.

V.M. BALTZERSEN.
Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

S. FRICHS EFTERFØLGERE
(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,
AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Havne- og Kystarbejder.
Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.
Tømremester **C. Dirchsen.**
Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3,
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres.
Telefon 137.

**Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning**
anbefales enhver.
Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.
Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.
Alle Øsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalg-Bureau
ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

N. M. Hansen,
Bagermester,
Toldbodgade 17.
Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrens Skibsrestavratører
Filial:
St. Strandstræde 43.

P. Schous
Skibshandel. Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

LANDMANDSBANKEN
udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Patent-Formbrød.
Dette **Rugbrød** egner sig bedst til Skibsbrug, idet
det ikke bliver tørt eller mugner.
Faas overalt.
Stengades Brødfabriker, Stengade 6 & 8. N.

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.
Telf. 863. Telf. 863.

Aarhus Skibssmedie,
40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.
N. M. Lund.

AXEL LUND
anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Udkommen er:
**Nautisk
Almanak 1903**
ved
J. A. D. Jensen,
Navigat onsdirektør.
50 Øre.
Faas i Bogladerne.
G. E. C. Gad.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85, Nakskov.

**KENDER DE
Saalolin?**

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det ene-
ste Middel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.
• Fortang det hos Deres Skibshandler. •

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

H. Thomsen,
Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

**Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.**
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg,
Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsku'd ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti 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.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

H. Stønsen
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar ubhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffe, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 18. September 1902. — Vor Navigationsundervisning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Blader omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
 Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'rr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



**Skibs-
 Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
 Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
 Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
 Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.
 H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8314.
 Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.
 Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.
 F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
 Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
 Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
 Nyborg. Joh. Føns.
 Emil Hansen. Telefon 90.
 Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
 84 PILESTRÆDE 84.
 Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
 Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
 NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Th. Simonsens Eftf.
 Toldbodgade 6.
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

Joh. Føns's
Skibsproviantering
 Nyborg,
 anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 39.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. September 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Fenger, Toldbodg. 15.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

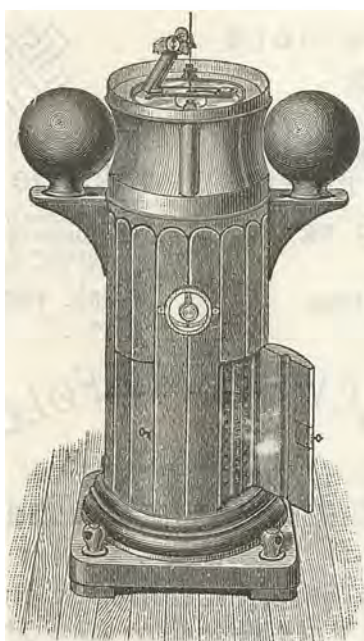
Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet.

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
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.
Kikkertør
m. m.

Telefon 1027.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANSHOLMS Ø.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Martin Nisson.
Telefon 120. Nyhavn 58, Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

DE VOS'S PRISBELØNNEDE PATENT, ROTTERDAM, HOLLAND,

FOR LØSGØRING OG UDSVINGNING AF LIVBAADE,

bør betinges i alle Kontrakter for Nybygning af Dampskibe. Kan med Lethed anbringes paa de almindelige Davider paa ældre Dampskibe.

Indregistreret af Board of Trade.

Bruges af de største Transatlantiske Dampskibsselskaber.

I Danmark af *Det forenede Dampskibsselskab og Danske Statsbaners Dampskibe.*

En af de største Fordele ved De Vos System er, at **én Mand** med Lethed kan løsgøre og udsvinge den største Livbaad i hvilket som helst Slags Vejr paa ca. $\frac{1}{2}$ Minut.

Tegninger med Overslag sendes paa Forlangende ved Henvendelse til Generalagenten for Danmark:

Telegramadr.: Hilmar Lehmann.

HILMAR LEHMANN,
Havnegade 11. 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, Rør og Propelaksler, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods, saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: See-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.

Kattesundet 14.

Telefon 5047.

Hermetik.

A. Formann & Co's Blodbudding,

Leverpostej, Sylte, Forl. Skildpadde, Frankfurter- og Bayerske Pølser, Gulyas med Kartoffelmos, Oksehaesuppe, Fiskeboller, Oksekød i Suppe etc. etc.

Anbefales Alle, som farer paa Søen, som det delikateste og bedste, som p. t. er fremme.



De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højest
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.
Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Havnegade 47.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Opbeholder, og patrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Læge H. C. Lund.

**Hud- og
Kønssygdomme,**

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavns-gade Nr. 6.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 25. September 1902.

Det har i England vakt megen Opmærksomhed, at man i Rusland paatænker, med Regeringens Understøttelse, at starte en regelmæssig Dampskibslinje mellem de russiske Østersøhavne og Tyne. I en Artikel, der fortjener nogen Opmærksomhed her i Danmark, skriver „Fairplay“, at den Omstændighed, at Hull allerede har en udmærket Dampskibsforbindelse til Transport navnlig af Æg og Smør fra den russiske Hovedstad, gør Valget af Newcastle til den ny Linjes Endepunkt særlig interessant. Ganske vist er Newcastle allerede anerkendt som det mest passende Fordelingspunkt for Mejeriprodukter fra nordligere Lande. Danmark sender al sit Smør over Newcastle, og det har stor Betydning for dette Foretagendes Held, at Smør over denne Plads, skønt den ligger 50 Mile (engl.) længere fra Manchester end Hull gør det, naar Manchester 6 Timer hurtigere end over Hull, fordi Skibe, der ankommer til Tynen, kan gaa lige til deres Losseplads, medens de i Hull undertiden maa vente i Timer paa at komme til den. Den planlagte Dampskibslinje skal væsentlig transportere sibiriske Mejeriprodukter, og der maa nødvendigvis sikres disse en regelmæssig Forsendelse. Dette kan ske, hvis man i Newcastle overvinder alle Vanskeligheder med at skaffe fornøden Bolværksplads. Der er store Muligheder for Udviklingen af denne Forretning, for skønt sibirisk Smør ikke anses for saa godt som dansk, indføres det dog i stor Mængde til Danmark, og omkring 500 Tons ugentlig naar Markedet i London. Med Omsetningens Udvikling vil dets Kvalitet blive bedre. Man har i Sibirien stærkt efterlignet de danske Fabrikationsmaader, og Eksporten derfra vil hurtig udvikles, naar de sibiriske Produkter faar bekvem Adgang til det engelske Marked. Tilbage staar Spørgsmaalet om Returfragter. Det vil meget være afhængigt af, hvilken russisk Havn der bliver Udgangshavnen. Dersom de russiske Dampere skal sejle fra St. Petersborg, vil Kul være den naturlige Returlast, og der vil da ingen Vanskelighed opstaa. St. Petersborg og Kronstadt er de vigtigste Østersøpladser for Kul fra Tynen, og ingen Havn paa den engelske Nordøstkyst har de Betingelser for Eksport som Tynen, idet Losning og Ladning i de fleste andre Havne kun kan foregaa i Dokkerne. Paa Tynen kan Skibene lade paa Floden, og mange af de større Kulafskibere har deres egne Afskibningspladser og ordner sig saaledes med Importørerne, at den udgaaende Kullast stedse til bestemte Tider er klar for Skibene. Der gaar saaledes ingen Tid tabt for Skibet. Hvis de russiske Dampere altsaa indrettes til Kultransport, vil der ingen Vanskelighed være for Hjemfragt; der er heller ikke megen Grund til, at de mange Agerbrugsmaskiner, der fra England sendes til Rusland, skal gaa over Hull. Men mulig vil den russiske Linje ikke blive indrettet til Kultransport. Skal den baseres paa Transport af Mejeriprodukter, maa den være saa regelmæssig som en Jærnbanelinje, og skal Dampene koste omkring 100,000 Lst. hver, vil det næppe betale sig for deres Redere at risikere Uregelmæssighed i Forbindelsen af Hensyn til Returladning af Kul til de nuværende lave Rater. For Folk ved Tynen er det nok at vide, at Planen er fremme, at den russiske Regering staar bag den, og at den offentlige Mening i Newcastle fordrer de Foranstaltninger udførte, som dens Gennemførelse kræver. Det russiske Projekt har i hvert Fald stimuleret Planen om en Udvidelse af Kajerne ved Newcastle.

Ved en Overenskomst imellem Danmark og Sverrig og Norge af 1883 er det blandt andet aftalt, at danske Søfolk, der efter at have faret med svensk (norsk) Skib uden egen Skyld (f. Eks. Rønning, Udygtighed) efterlades i hjælpeløs Tilstand i Sverrig (Norge) har Krav paa en vis Understøttelse (f. Eks. til Hjemrejse) af de svenske (norske) Myndigheder.

Forudsætningen for at faa Understøttelsen — naar Betingelserne derfor iøvrigt er til Stede — er imidlertid, at de paagældende ved første givne Lejlighed for vedkommende Myndighed godtgør deres trængende Forfatning og de Aarsager, som har hidført den, og derhos paaviser, at deres Hjælpeløshed er den naturlige Følge af, at deres Tjeneste paa Fartøjet er ophørt.

Den „vedkommende Myndighed“ er i Norge Indrulleringskontoret paa det Sted, hvor Sømanden skilles fra Skibet. Da adskillige danske Søfolk, der er blevne afmønstrede i Norge fra norske Skibe uden at have Hyre til Gode, er komne i Vanskeligheder, fordi de ikke straks efter Afmønstringen har henvendt sig til Stedets Indrulleringskontor, er Redaktionen blevet anmodet om at henlede Opmærksomheden herpaa.

Vi har fra Telegrafdirektoratet modtaget Meddelelse om, at man har truffet den Foranstaltning, at der fra og til Telegraf- og Signalstationen paa Hanstholm Fyr herefter vil kunne udveksles indenlandske Stats-Telefonsamtaler.

Taksten for Passage gennem Suez-Kanalen er nedsat med 50 Centimes pr. Ton fra 1. Januar 1903.

I Hamburg var Gennemsnitshyren for Søfolk i Fjor 63 M. 85 Pf., for Fyrbødere 75 M. 17 Pf. og for Kullæmpere 61 M.

Direktør for det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni Oscar Borgen er afgaaet ved Døden efter nogen Tids Sygdom. Han var født i 1843 og var oprindelig ansat i Jærnbanevæsenet, indtil han i 1874 ansattes som Kasserer i det kgl. oktr. Sjøassurance-Kompagni, i hvilket han i 1883 avancerede til Direktør, hvilken Stilling han beklædte indtil sin Død.

Det er den almindelige Mening, at Borgen ledede det gamle og ansete Selskab med stor Dygtighed. I vore Søfartskredse var han i sjælden Grad afholdt, og hans personlige Elskværdighed skaffede ham talrige Venner. Hans forholdsvis tidlige Død har vakt megen og vel begrundet Sorg.

Besejlingen af Kroneløbet.

Vi har modtaget følgende Indlæg, paa hvilket vi henleder vedkommende Autoriteters Opmærksomhed:

For Skibe, som ligger til Ankers i den til Yderhavn nylig avancerede Indred ved Kjøbenhavn, er det utvivlsomt et stort Gode, at de tvende Læmoler, fra Trekroner til Etkosten og fra Nordhavnen til Trekosten, er anlagte, da jo derved er opnaaet, at der nu bliver fuldstændig Læ i Yderhavnen med alle Vinde. Dette er jo ét, men noget andet er, at Løbet er blevet betydelig smallere ved nævnte Anlæg. For dybgaende Skibe bliver det jo det samme som før, men for mindre Skibe, som tidligere kunde staa over Stubben eller knibe inden om Kostene paa Trekroner Siden, er der stor Forskel, da de jo nu er tvungne til at benytte den smalle Passage, som er mellem de to Molehoveder. Ved den derved forøgede Trafik, der fremtidig vil blive paa dette smalle Sted, vil der utvivlsomt forefalde Kollisioner, saafremt der ikke bliver truffet ekstra Foranstaltninger derimod ved at give særegne Regler for „Besejlingen af Kjøbenhavns Kroneløb“.

Hvis det f. Eks. blev paabudt, at dybgaende Skibe, som er nødte til at holde den dybe Rende, om Natten skal føre en ekstra Lanterne, som angiver dette, vil allerede noget være vundet. Over Hals Barre er det f. Eks. paabudt at føre en rød Lanterne paa Stortoppen, som Tegn paa, at Skibet er nødte til at holde den dybe

Rende. Her i Kjøbenhavn kunde jo passende 1 rød Lanterne angive „Dybgaaende Skib til Frihavnen“ og 2 røde Lanterner „Dybgaaende Skib til gamle Havn“; naar de bliver hejste paa Stortoppen, kan der jo ikke blive Tale om Forveksling med Signalerne „Brandfarlige Varer om Bord“ eller „Uden Kommando“, da disse jo som bekendt hejses paa Fortoppen. Herved vil være vundet, at det mindre Skib kan vide, at det Skib, der fører ovennævnte Lanterner, ikke kan vige til Siden, og at Føreren deraf altsaa maa rette sig derefter. Er det et dybgaaende Skib for udgaaende og et for indgaaende, maa det paabydes det sidste at vente til det udgaaende Skib er kommen ud. *En Dampskibsfører.*

Vor Navigationsundervisning.

(Fortsat).

Navigationsdirektør Jensen fortsætter: „Dette Maal (nemlig stedse at forbedre Lærerkræfterne ved Navigations-skolerne) har man da ogsaa efter bedste Ævne arbejdet hen imod, navnlig i de senere Aar, og der er ingen som helst Grund til at antage, at Lærerkræfterne skulde være ringere nu end tidligere, tværtimod. Nu kræver man større Forudsætninger for Antagelsen, og der anvendes langt flere Penge til Lærernes Uddannelse, Repetitions-kursus, Studierejser o. d. l., end man tidligere nogensinde har gjort. Desuden er det offentlige Tilsyn, navnlig gennem Eksaminerne, langt skarpere end før. Hvilken paaviselig Aarsag skulde man da vel kunne angive for Lærerstandens paastaaede Forringelse? Skulde ikke nogle ret agitative Bladartikler i den senere Tid have givet Anledning til den paa Generalforsamlingen udtalte Anskuelse? Disse Bladartikler tør imidlertid, i alt Fald i deres Udspring, antages at have en ganske særlig Adresse og at forfølge et fra nærværende Sag ret fjernt liggende Maal“.

Man maa her vel lægge Mærke til, at Navigationsdirektøren saa at sige gaar uden om Sagens Kærne, thi hvor meget ligger der i den Udtalelse, at man ikke har nogen Grund til at antage, at Lærerkræfterne skulde være ringere nu end tidligere? Efter min Mening aldeles intet, eftersom man ikke faar nogen Oplysning om, hvorvidt Lærerstanden tidligere har staaet paa Højde med Tidens Fordringer, hvad den — saa vidt jeg véd — gennemgaaende absolut ikke har. Det centrale i Sagen maa jo nemlig være det direkte Spørgsmaal: Svarer Provislærerstanden til den Opgave, der stilles den? og selv om man maaske nok maa give Navigationsdirektøren Ret i, at der gøres noget mere for Lærernes Uddannelse i de senere Aar end tidligere, saa maa dette Spørgsmaal alligevel besvares med et absolut Nej, hvad jeg tidligere har paavist. Den Fremgang, som Navigationsdirektøren peger paa, er kun rent relativ — allerhøjest kan der, naar man stadig ser Sagen ud fra Tidens Krav (hvad der dog maa være det naturligste Synspunkt), være Tale om Stilstand, og hvad er vel dette andet end Tilbagegang.

Navigationsdirektøren mener nu, at nogle Bladartikler i den senere Tid har givet Anledning til disse for Navigationslærerstanden saa lidt smigrende Ytringer, der er faldet paa hin Generalforsamling i Vejle. Jeg antager, at der hermed sigtes til Hr. Kaptajn E. P. Bergs Artikler her i Bladet om Ordningen af vor Navigationsundervisning, og jeg maa indrømme, at det er sandsynligt, at nævnte Artikler kan have bidraget til Udbredelsen af saadanne Anskuelse som de, der kom til Orde paa Generalforsamlingen. Med hvor stor Berettigelse disse Indlæg kan kaldes „ret agitative“ skal jeg lade staa hen; paa mig gør de Indtrykket af at være rent saglige Drøftelser af et meget betydningsfuldt Æmne.

Desto større Interesse fortjener de sidste Sætninger om disse Bladartikler. Man spørger uvilkaarlig sig selv: Hvilken særlig Adresse kan disse Artikler tænkes at have, og hvilket Maal kan de tænkes at have ud over det, som indeholdes i Overskriften over de paagældende Artikler? Jeg formaar ikke at svare paa dette Spørgsmaal og har ikke heller hos de Folk, til hvem jeg derom har henvendt mig, kunnet faa en fyldestgørende Forklaring, hvorfor jeg vil tillade mig at henstille til Navigationsdirektøren selv at oplyse „Dansk Søfartstidende“s Læsere om Betydningen af disse Ord.

Hermed mener jeg tilstrækkelig at have belyst Navigationsdirektør Jensens Skrivelse. I en senere Artikel skal jeg yderligere optage Spørgsmaalet om, hvorvidt vor Navigationsundervisning er ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade.

Kjøbenhavn, i September 1902.

Emil Krogh.

Faren ved elektriske Ledninger om Bord.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Da jeg formoder, at det kan have Interesse for „Dansk Søfartstidendes“ Læsere at blive bekendte med et Eksempel paa de skæbnesvangre Følger, som en urigtig Anbringelse af elektriske Ledninger om Bord kan drage efter sig, tillader jeg mig at sende Dem følgende sammentrængte Meddelelse til behagelig Afbenyttelse.

I en særdeles godt udrustet Damp, som gik i regelmæssig Fart mellem Nordevropa og Østasien, var Hovedkompasset anbragt i usædvanlig stor Afstand fra Jærn. I Løbet af flere Aar voksede Deviationerne da ogsaa kun op til nogle faa Grader, og de Forandringer, som Deviationerne undergik paa Grund af Skibets Stedforandring, var kun smaa. Af den Grund blev der ganske naturligt ikke forandret paa Kompassets Kompensation. Der foreligger adskillige Hundrede Deviationsbestemmelser, som viser, at Deviationerne paa de forskellige Rejser var ens, naar Skibet paa samme Sted af Jorden styrede samme Kurs. Saaledes var paa fire efter hverandre følgende Rejser Deviationerne, naar Skibet i den sydlige Del af det røde Hav styrede Kurser mellem N. t. V. og NV. t. N.:

I August 1899	mellem	2 $\frac{1}{2}$ ^o	vestlig	og	3 $\frac{1}{2}$ ^o	vestlig,
- Marts 1900	—	0 ^o	—	-	2 ^o	—
- August 1900	—	2 ^o	—	-	2 $\frac{1}{2}$ ^o	— og
- Marts 1901		2 ^o	vestlig.			

Undér disse Omstændigheder skulde det synes, at der paa en følgende Rejse i Mangel af paalidelige Deviationsbestemmelser ikke kunde være nogen Fare forbunden med at benytte de en Gang udfundne Deviationer — en Fremgangsmaade, som er ganske almindelig, og som ogsaa blev fulgt i det foreliggende Tilfælde. Det gik imidlertid galt.

I September 1901 paa Rejsen til Evropa passeredes Perim om Natten. Kursen sattes lidt vestligere, end den skulde efter den antagne Deviation, og dog kom Skibet meget for østlig; det strandede hen ad Morgenens paa Vestkysten af Arabien.

Efter Grundstødningen viste det sig, at Deviationen ikke som antaget var 2 Grader vestlig, men 12 Grader østlig.

Aarsagen til Deviationsforandringen var, at den

Bagbords Kugle (som var anbragt paa Nathuset for at ophæve Kvadrantdeviationen) var bleven magnetiseret af den elektriske Ledning til Lamperne, som ved Losning og Ladning ophængtes over Lugerne. Denne Ledning førte nemlig op over Kommandobroen. Skønt det var forbudt at føre Ledningen hen til Kompasset, er ikke desto mindre nogle Bugter af det elektriske Kabel, som laa i Vejen for Dækkets Spuling, blevet hængte op over Kuglen, og den elektriske Strøm har da omkredset og derved magnetiseret den.

Carl D. Neergaard,
Bestyrer af Kjøbenhavns Navigationsskole.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?*)

(Fortsat.)

For at besvare ovenstaaende Spørgsmaal, maa man selvfølgelig først og fremmest være paa det rene med, at intet er fuldkomment eller kan blive det, men dernæst maa man undersøge, hvad og hvorledes Resultatet er, og det mener jeg, Hr. Berg enten helt har undladt eller i al Fald bedømt ganske forkert. Hvorledes er Resultatet af vor Navigationsundervisning, og hvorledes røgter vore Navigatører deres Gerning? Af den Besvarelse, som dette Spørgsmaal maa faa, afhænger Besvarelsen af ovenstaaende. I dette Blads No. 20 skriver Hr. Berg — efter i No. 19 at have hævdet, at gennemgaaende er vore Navigatører uduelige, at mange paatager sig et Ansvar (som Skibsfører), som staar langt over deres Kræfter, og at enhver aandelig Undermaaler kan blive Navigator —, at Beviset ligger i Søforklaringerne og i de Erfaringer, som gøres (formodentlig af Førerne) om Bord i Skibene; men der kunde det maaske have været paa sin Plads, om Hr. Berg vilde have oplyst, hvor mange Ulykker der skyldes Skipperens Udygtighed eller i al Fald nogle af dem, og disse vil sikkert kun være faa, maaske slet ingen. En anden Sag er det selvfølgelig, at mange Søulykker skyldes Efterladenhed og Skødesløshed, men det er dog vel næppe det samme som Udygtighed. De Kundskaber, som fordres for at navigere et Skib, er, det véd enhver Sagkyndig, egentlig ikke mange, og jeg tør bestemt hævde, at ingen Navigator nu forlader Skolerne uden at være i Besiddelse af endog ikke saa lidt mere, end han nogensinde faar Brug for; hvorledes de bruger det, er imidlertid en anden Sag. Hr. Bergs Bemærkning om de Erfaringer, som gøres i Skibene, maa vel hidrøre fra, at han har haft en uduelig Styrmand og er bleven indigneret derved; men i Stedet for, som Hr. Berg gør, at kaste Skylden paa Navigationsskolerne og Eksamenkommissionen, synes jeg, det vilde være baade smukkere og rigtigere, om Førerne vilde fortsætte den Gerning, Skolerne har paabegyndt; jeg siger paabegyndt, thi ingen vil vel forlange, at fuldt færdige Skibsførere skal udgaa fra en Navigationsskole, lige saa lidt som en Jurist er en fuldt færdig Højesteretsadvokat, eller en Mediciner, som lige har faaet sin Embedseksamen, er en fuldt uddannet Kirurg; og med samme Ret som Hr. Berg klager over, at vore Navigatører, naar de forlader Skolen, ikke er kompetente til at være Skibsførere, kunde man jo

beklage sig over, at man ikke med samme Tryghed kan betro sig til en ganske ung Mediciner eller Jurist som til en ældre; og paa samme Maade som Loven for disse fordrer, at de en vis Tid efter endt Studering skal uddannes i Praksis, fordres jo af den færdige Navigator, at han skal fare en vis Tid som Styrmand, inden Skib betros ham, og i denne Tid burde enhver Fører, der som Hr. Berg interesserer sig for Navigatorstanden, lade sig det være magtpaaliggende at uddanne den vordende Skibsfører, thi efter min Mening er det to helt forskellige Begreber: at være Navigator og at være Skibsfører.

Med Hensyn til Hr. Bergs Bemærkning om „aandelige Undermaalere“, da synes jeg, at Hr. Berg ganske glemmer, at de Fordringer, som stilles ved Styrmandseksamen, er fastsatte ved Lov, og naar disse opfyldes, er ingen berettiget til at stemple de Mænd, som Loven og de af Staten ansatte Mænd kender modne, som „aandelige Undermaalere“; man fristes uvilkaarligt til at spørge sig selv, om Hr. Berg er et saadant Vidunder af Dygtighed og Intelligens, at han med en saa knusende Overlegenhed kan se ned paa sine Standsfæller, eller hvad det er, der dikterer ham den Slags Udtalelser. Som jeg i mit sidste Indlæg bemærkede, synes Hr. Berg mig lovlig naiv til at disputere med om en alvorlig Sag. Bliver der ved nogen Eksamen spurgt om andet, end om Manden har de fornødne Kundskaber: altsaa maa enten Lovens Fordringer være for smaa, eller ogsaa udfører de af Staten ansatte Mænd ikke deres Tjeneste paa en fyldestgørende Maade; men vor Lovs Fordringer er mere end store nok og fuldt ud lige saa store som selv de største søfarende Nationers, og om Eksamenkommissionen røgter sit Kald tilfredsstillende, er et Spørgsmaal, som maa besvares med et ubetinget Ja, og de Folk, som i de senere Aar er dimitterede, samt Lærerne — de eneste, som kan være Dommere i denne Sag, og fra hvem jeg har min Viden — vil sikkert give mig Ret; naar Hr. Berg paastaar andet, gør han sig skyldig i en Usandhed.

Med faa Ord, det eneste Bevis, som Hr. Berg kunde have fremført, en daarlig og uduelig Navigatorstand, findes heldigvis ikke, og mon Hr. Berg vil benægte, at den danske Navigatorstand med Hensyn til Kundskaber staar fuldt ud paa Højde med de andre Landes.

For ikke at lægge Beslag paa for meget af Bladets Plads, skal jeg udsætte til næste Nummer at komme videre ind paa Spørgsmaalet om Statsskolen.

F. Th. Hansen,
fhv. Skibsfører.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

I „Dansk Søfartstidende“ har Hr. Kapt. H. P. Berg i den senere Tid om vor Navigationsundervisning skrevet nogle Artikler, i hvilke der udslynges Beskyldninger af en næsten ondartet Natur. Hvad der imidlertid svækker Virkningerne af de af Hr. B. fremførte Sigtelser er, at han er fuldstændig blottet for Beviser for sine Paastandes Rigtighed.

At alle Navigatører ikke tilegner sig Stoffet lige godt, er saa selvfølgeligt, at man skulde mene, det var overflødigt at drage dette frem; men naar Hr. B. heraf udleder den Slutning, at „der er Slaphed i Eksamenkommissionen og Sløjhed ved Skolerne“, saa leverer Hr. B. derved kun Bevis for en eneste Ting, og det er, at han fuldstændig mangler Ævne til at bedømme sin egen Begrænsning, idet han med uhyre Overlegenhed omtaler og nedrakker Institutioner, til hvilke han ikke har det fjerneste Kendskab. Det er nemlig en Kendsgerning, at Hr. B. aldrig nogensinde har været i Marstal Navigationsskole og set eller hørt, paa hvilken Maade Undervisningen foregaar der. Rime­ligvis har Hr. B. et lige saa grundigt Kendskab til de andre Provinsskoler. At Hr. B. — i Stedet for at

*) Vi finder Anledning til at gøre opmærksom paa, at Kap­ tajn H. P. Berg er paa Rejse i de østasiatiske Farvande, saa at der vil hengaa længere Tid, inden han bliver kendt med de forskellige Indlæg, der for Tiden frem­ kommer mod hans Artikler. Red.

fremføre noget positivt — kun møder frem med „mange mener“, „det siges“ o. s. v., bliver derefter ret forstaaeligt; men derfor gælder — for at bruge Hr. B.s egne Vendinger — hans Kritik ogsaa „kun til Wandsbeck“.

Efter foranstaaende vil det kunne forstaaes, at vi ikke ønsker at optage en Diskussion med Hr. Berg. Efterfølgende Bemærkninger i Anledning af Hr. Bergs Artikler henvendes derfor til „Dansk Søfartstidendes“ øvrige Læsere.

Betingelserne for Indstilling til Eksamen er netop skærpede saaledes, at en vel begavet Elev ikke faar Lov til at komme til Eksamen, fordi han har Mulighed for at bestaa, men maa vente, til han har opnaaet en saadan Modenhed, at han kan faa en Eksamen, der svarer til Ævnerne.

Ved Marstal Skole afholdes en Prøveeksamen umiddelbart før Indstillingen til Eksamen; denne Prøveeksamen danner i det væsentlige Grundlaget for Indstillingen og for det af Skolen udfærdigede Modenhedsbevis, om hvilket den almindelige Mening her derfor ogsaa gaar i stik modsat Retning af, hvad Hr. B. har hævdet. At Fordringerne til Styrmandseksamen i de senere Aar paa Grund af Eksamenkommissionens Slaphed skulde være gaaede mere og mere ned, er en Paa-stand saa absurd, at næppe mange med virkeligt Kendskab dertil vil tage den alvorlig.

At Kommissionen glat væk lader enhver bestaa, som indstilles til Eksamen, turde med et mildt Ord kaldes Overdrivelse. Ja, hvis den Opfattelse udledes af de Meddelelser, som offentliggøres fra Skolerne, saa maa det indrømmes, at det kunde se saaledes ud, fordi disse Meddelelser desværre ofte stiles paa en saadan Maade, at de bliver vildledende. Efterser man derimod Navigationsdirektørens Beretning, som offentliggøres efter hver Eksamenstermins Afslutning, saa erfarer man, at der dog i hver Eksamenstermin er nogle, som afvises (hvilket lidt misvisende Ord her vil sige „falder“); at det ikke er noget stort Antal, behøver ikke at tyde paa „Slaphed“ og „Sløjhed“, men kunde meget vel forklares ved, at der ved Skolerne arbejdes af samvittighedsfulde Mænd, der tager det mere nøje med, hvad de skriver, end f. Eks. Hr. B. gør.

At Statsnavigationsskolen vilde være heldigere for Lærerne end den nuværende Ordning, er selvindlysende, men at den skulde kunne befri Navigatørstanden for „Undermaalere“, kan man med rolig Samvittighed regne for en Umulighed. Saadanne „Undermaalere“, som har Penge nok at ofre, vil jo nemlig ikke kunne udelukkes fra Statsskolen — saa lidt som fra Privatskolen —, og det er kun den Slags „Undermaalere“, som kan blive farlige, saa vist som der ingen Fare er for, at den ubemidlede „Undermaaler“ skal arbejde sig op til de mere fremskudte Stillinger — det praktiske Liv skal nok for ham rejse Muren, hvorover han ikke kan komme. Skulde imidlertid en saadan „Undermaaler“ med begrænsede teoretiske Kundskaber alligevel arbejde sig frem (at det bliver Vejen, vil ingen tvivle om) til en god Stilling, mon da Tilraabet „Undermaaler“ ikke hellere maatte gemmes hen til bedre Lejlighed?

Ingen Navigationsskole vil kunne udskille alle de Elever, som det kunde være ønskeligt for Navigatørstanden at blive fri for, idet det er en Kendsgerning, at man ser Elever, som med Lethed lærer Stoffet paa Skolen, men som staar uforstaaende i det praktiske Livs Gerning, medens man omvendt ser Eksempler paa, at Elever, som har haft vanskeligt ved at tilegne sig Teorien, er blevne praktisk dygtige Skibsførere.

Forøvrigt er Skolens Opgave naturligvis den: at lægge et godt teoretisk Grundlag og samtidig vække Sansen for Teoriens Anvendelse i det praktiske Liv. Men selve den praktiske Udnyttelse af de Kundskaber, som den unge Navigatør har faaet paa Skolen, bør han — selv om han sejler foran for Masten — have Lejlig-

hed til at øve sig i om Bord; naturligvis maa hans Overordnede opmuntre ham dertil og ikke behandle ham som en „Undermaaler“, selv om han — hvad rimeligt er — til en Begyndelse kan staa noget usikker.

Hr. Berg skriver, at „Ejerne af Navigationsskolerne ude i Landet er selvfølgelig mod Statsskoleprojektet. . .“ Enhver, der kender lidt til Forholdene, vil vide, at dette for Marstals Vedkommende er saa langt fra Virkeligheden som vel muligt. Det er den store Sømandsbefolkning, der har Interesse af Skolens Bevarelse og af, at Undervisningen drives saa samvittighedsfuldt som muligt. Forceret Eksamenslæsning ønskes ikke; men den Synd, at ansøre de unge til at anvende al deres Energi paa hurtigst muligt at naa den bedst mulige Uddannelse, tør vi naturligvis ikke sige os fri for. Den Synd vil imidlertid sikkert de fleste Sømænd have let ved at tilgive os.

Marstal Navigationsskole, i September 1902.

G. C. O. Hansen. H. J. Christensen. F. Hansen.

Hr. Redaktør! Ved netop nu at se Hr. Emil Kroghs Artikel i Nr. 38 af Deres ærede Blad og erfare, hvorledes han ønsker at benytte min Udtalelse i Vejle til at underbygge et Angreb paa Hr. Navigationsdirektør Jensens Artikel, maa jeg bede om Plads for et Par Linjer.

Jeg har et Par Gange følt Lyst til at tage til Orde i denne Sag, men ved at læse Hr. Kaptajn Bergs sidste Artikel forgik Lysten mig ganske; Mænd, der kan skrive saaledes, er det mig umuligt at tage alvorligt. Nu nøder Hr. Krogh mig dog dertil.

Hvad jeg har villet sige, er dette: Jeg kan i og for sig godt forstaa, at man, eftersom Kravene vokser, kan ønske mere fuldt uddannede Lærerkrefter, og jeg har selv følt Savnet af en saadan Uddannelse. Imidlertid kan jeg ikke indrømme, at f. Eks. nøje Kendskab til den sfæriske Geometri er en absolut Nødvendighed for at kunne uddanne Folk til praktiske Navigatører. Det er ønskeligt, men ingen Nødvendighed, og ud fra dette Synspunkt mener jeg der hidtil er handlet, hvor man har taget unge Styrmand til Lærere og siden givet disse Lejlighed til Uddannelse. At det skulde være saa næsten ugørligt at faa Tid til denne, kan jeg langt fra indrømme, thi min Erfaring gaar lige i modsat Retning. Saaledes kan jeg da kun give det fulgte Princip min Tilslutning, og jeg siger atter, som jeg sagde i Vejle, at man med fuld Tillid kan lægge denne Sag i Navigationsdirektørens Haand. At saadan Uddannelse vil kunne baade uddybes og fremskyndes, hvis man vil stille større Pengemidler til Direktørens Raadighed, er en Selvfølge, og det er vel, naar alt kommer til alt, den største Hage ved Sagen.

Naar man endelig har villet lægge Vægten paa, at de i de senere Aar ansatte Lærerkrefter stod væsentlig under de tidligere, da skønner jeg ej heller, at man deri har Ret, thi de ældre er jo netop Styrmand, der senere under deres Lærergerning har haft mere eller mindre Lejlighed til Uddannelse, men de har virket i mange Aar, og den derved vundne Erfaring turde være deres allerbedste Uddannelse. Men saadan skal der nu en Gang Tid til at vinde. De Lærere, der ikke kommer ind herunder, har saa vist maattet høre nok for, at de netop var boglærte Mænd og ikke Sømænd. Skal begge Dele forenes lige fra Ansættelsesdagen, da maa man kunne tage en Styrmand fra Søen, lønne ham, medens har gaar paa Kursus 1—2 Aar, betale de hermed forbundne Omkostninger og endelig sørge for en bedre Gagering af sine Lærere. Ellers bliver det næppe ret mange virkelige Dygtigheder, der kan have en god økonomisk Fremtid i Dampskibsfarten, man faar ind i denne Gerning. At dette endda, selv om Pengene havde

været til Stede, vilde have været næsten umuligt, hvor der har skullet skaffes saa mange ny Lærerkrafter som i de senere Aar, turde være indlysende for de fleste.

Skaf flere Penge til Raadighed, lad saa Navigationsdirektøren om deres Anvendelse, og der er ingen Tvivl om, at Resultatet vil blive tilfredsstillende for alle Parter. Vore Skolers almindelige Fremgang under den nuværende Ledelse turde være god Borgen herfor.

Det er den praktiske Navigation, der skal uddannes, lad os dog ikke glemme det.

Idet jeg haaber, at man hermed maa være færdig med at tage mig til Indtægt i denne Sag, som sket er, og med Ønsket om, at vort Navigationsvæsen fremdeles maa gaa sin jævne, støtte Gang fremad til vor Sømandsstands og vor Handels Gavn, tegner med Tak for Optagelsen

Vilh. Rasch.

Odense, d. 22. Septbr. 1902.

Vægtgarantien i Østersøhavne.

Vi har modtaget følgende:

Der er vel kun faa af os smaa Redere og Førere, som ikke mere end én Gang har betalt for Manko i Vægt, selv om vi har været aldrig saa paapasselige ved Indladningen og Udlosningen. Man har næsten alle Vegne paa Indladningsstederne anskaffet Automater til Indvejning, og hvor udmærkede og nøjagtige disse Indretninger end kan være, giver de i intet Tilfælde noget til. Altsaa: Man modtager en aldeles nøjagtig Vægt oppe paa tredje eller fjerde Loft af et stort Pakhus; efter at Kornet er vejjet, løber det igennem et langt Rør, som udmunder over Skibets Lastrum, Kornet løber i Lasten, men en hel Del Støv og Skaller, som er af let Beskaffenhed, vejrør bort og gaar tabt, og al den mindre Vægt, som herved fremkommer, er paa Skibets Regning, tilligemed det naturlige Svind, som ligger i Kornets Beskaffenhed. Det staar dog vist klart for alle, at Vægtgarantien er en unaturlig og uretfærdig Kutyme, som absolut nu maa ud af Verden, og der er ogsaa fra forskellige Sider, ikke mindst fra Sejlskibsrederi-Foreningens, gjort Tilløb til at faa dette Uvæsen fjernet. Tiden er kommen, hvor ogsaa vi føler os berettigede til at tale med, naar man behandler os uretfærdigt, og vi har heldigvis ogsaa udenfor Standen Krafter, som arbejder i vor Interesse for at naa det berettigede Maal, vi har sat os: at fjerne Vægtgarantien.

Her i Stettin, hvor Vægtgarantien i Fjor stod som noget aldeles urokkeligt, er allerede nu i Efteraaret afsluttet flere Befragtninger til Danmark og Sverrig uden Vægtgaranti, ja, saa godt som alle de af det herværende Mæglerfirma Mundt & Schütt befragtede Skibe har været fritagne for Vægtgaranti, og jeg mener, vi burde vise Paaskønnelse af, hvad nævnte Firma har gjort i vor Interesse, ved fortrinsvis at benytte dette Firma til Mæglerforretninger her paa Pladsen, og saa selv ved Enighed og fast Optræden fremdeles arbejde hen mod Maalet.

Det er min faste Overbevisning, at den Tid ikke er fjern, hvor man ikke længere forlanger, at „Kaptajnen garanterer Vægten og tegner rent Konnossement“.

Stettin, d. 18. September 1902.

H. C. Andersen,
„Freia.“

Fragtmarkedet.

Det er desværre ikke oplivende Meddelelser, der kan gives om Fragtmarkedet, og især for Nordamerikas Vedkommende er det den rene Elendighed. Varer kommer der ikke frem til Afskibning, og det er nu saaledes, at det i mange Tilfælde ikke alene er et Spørgemaal om Raten, men om der overhovedet kan faas Last for prompte Baade, hvoraf der rundt omkring i de nordamerikanske Havne vitterlig findes adskillige, som nu ligger og venter paa at faa en Fragt. Rater, som for kort Tid siden refuseredes af Rederne, kan i Øjeblikket ikke alene ikke opnaas, men der noteres nominelt betydeligt lavere. For 14 Dage siden betaltes f. Eks. fra Savannah til U. K. eller Kont. 31/3 à 32/6 for prompt Tonnage for Bomuld, hvorimod der sidst er sluttet til 22/6 pr. primo Oktober, og paa Netto Charter fra Golfen betaltes 10/6 à 11/ pr. Oktober, medens det højst opnaelige for samme Position nu er 9/6 à 10/. I Stedet for at Amerika skulde blive bedre, saaledes som der en Gang i August var Udsigt til, er Markedet blevet saa slet, som vistnok ingen har tænkt sig det skulde blive, og desværre er Udsigterne til en snarlig Forandring ikke de lyseste. Slet saa daarlige Fragtforhold som i Nordamerika er der ikke paa andre Markeder, omendskønt ikke et af dem kan kaldes gode, og navnlig viser Østersøen en for Aarstiden sørgelig Mangel paa Liv. For de nordlige Pladsers Vedkommende er der jo ikke mange Uger igen, inden de lukkes af Isen, og at der vil komme nogen Spurt i Fragterne nu lige paa det sidste, som saa mange Redere har haabet paa, er der ikke megen Sandsynlighed for, om end der maaske nok vil blive betalt højere Rater for enkelte presserende Laster.

Det østlige Marked maa nærmest betegnes som uforandret. Calcutta fremdeles ret fast for prompt Tonnage, som opnaar c. 19/6 Jutebasis til Dundee, men for senere Terminer er Befragterne mere tilbageholdende. Fra Bombay til udsøgt Havn betinges 10/ pr. Oktober og fra Kurrachee c. 12/6, men der fragtes kun lidt. For Ris sluttet slet intet for Tiden. Kul fra Moji til Hongkong giver 2 Dollars pr. Ton.

Sortehavet, Azoff og Donauen viser ikke forøget Liv, da Tilførslerne af Korn fremdeles ikke er særlig store, men Raterne har holdt sig. Fra Odessa og Nicolaieff betales for store Baade pr. Oktober 10/6 à 10/9 London, Hull eller Rotterdam, 12/ à 12/6 Danmark eller Norge, og for mindre Dampere kan betinges lidt mere. Sulina er meget stille. Fra Azoff kan „handy“ Tonnage for Oktober sluttet til 13/ N. C., 13/6 Hamburg, derimod er Begæret fra Donauen yderst ringe. For Erts fra Poti til Rotterdam er der sluttet til 12/3 pr. Januar/Marts.

Middelhavet har betalt højere Rater for Erts, og er der med „full terms“ sluttet til 10/ Villaricos/Rotterdam, 9/3 Carthagena/Rotterdam, 8/ Thermin/Glasgow. Fra Huelva til U. S. kan faas 10/ med „free despatch“. Alexandria begynder at vise lidt Liv, og sluttedes der flere Oktober Baade til 9/ for Bomuldsfrø til Hull. For Esparto noteres 14/ Oran/Glasgow, 14/6 Leith eller Granton, 15/ Carthagena eller Aguilas/Granton, og for Fosfat 8/3 Bona/Rotterdam eller Kings Lynn, 8/6 Bougie/Dublin, 9/ Sfax/Ghent. Der kan faas 18/ à 18/6 for Johannesbrød fra Cypem til U. K. og 9/ pr. Ton Salt fra Tunis til Bergen. Ertsraterne fra Bilbao er nærmest uforandrede som følger: 4/ Cardiff, 5/3 Ayr, 5/1½ Middlesbro, 5/3 Grangemouth eller Boness.

Nordamerika er, som anført, overalt lavere, og det har sine store Vanskeligheder at faa Fragt for prompte Dampere. Bomuld fra Golfen transporteret næsten udelukkende af de regelmæssige Dampere, saaledes at „outsiders“ er henviste til Korn og Træ. Der er sluttet til 2/10½ pr. Qr. til udsøgt Havn U. K. eller Kont. pr.

Januar, og for Træ noteres 85/ til Alexandria. Paa Netto Charter fra Golfen er 10/6 à 11/ pr. Oktober/November til U. K. eller Kont., 12/ à 12/6 Danmark det højst opnaaelige. Fosfatfragterne er tarvelige paa Basis af 15/6 Tampa/Stettin, 10/ Port Royal/Tyne, hvortil der sidst er sluttet. For Korn fra Baltimore er der betalt 2/10½ Cork f. O., 3/ én, 3/1½ to danske Havne pr. Januar. Træfragterne fra de kanadiske Havne er kun faa, men Raterne er hævdede. Der sluttedes sidst til 38/9 Miramichi/Englands Vestkyst pr. September og 36/3 fra St. John pr. Oktober.

La Plata Markedet maa nærmest kaldes uforandret. Der effektueres kun faa Befragtninger, omtrent til samme Rater som sidst noteret, nemlig 16/ à 16/6 pr. Oktober fra San Lorenzo Grænsen, 17/ à 17/6 pr. Januar/Februar, medens der for prompt Buenos Ayres Lastning kan faas 14/.

Østersøen er i en højst utilfredsstillende Forfatning, og for St. Petersborgs Vedkommende skorter det stadig paa Korn, hvorfor Raterne holder sig lave paa Basis af 1/0¾ pr. Qr. Hvede til London eller Rotterdam, men Baade „on the berth“ har endog accepteret ned til 10/1½ d. og derunder. Fra Kronstadt noteres Hfl. 11½ à 12/ D/B. til Holland, 20/ D/B., 21/6 Boards til London. For Korn fra Libau eller Riga kan faas 10½ Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Weseren, Hamburg eller Antwerpen; endvidere betinges fra Riga 19/ D/B., 6/3 Sleepers til Kulhavn paa Englands Østkyst, Hfl. 13 Kappbjælker til Holland, Frcs. 24/25 Ghent, Frcs. 27/28 Rouen. Hørafskibningerne er ikke rigtig begyndte endnu, men for de enkelte Smaapartier, der ventes frem, betales Frcs. 18 pr. Ton til Dunkirk eller Ghent. For Smaadampere er der et ganske godt Begær, og betales der fra St. Petersborg Rm. 16/17 pr. Last Oljekager til Danmark, fra Riga Rm. 14 Rugbasis til Østnorge, 22 Pf. pr. Kbf. Espetræ Riga/Christiania. Fra Botten noteres forøvrigt Frcs. 30 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, Frcs. 32 Skellefteå/Antwerpen, Frcs. 42 Borgå/Rochefort, Frcs. 32 Hernøsand/Honfleur, Frcs. 30 Sundsvall/Dunkirk, 21/ D/B. Kronstadt/Aberdeen, Frcs. 30 Gefle Distriktet/Ghent. Fra Königsberg noteres uforandret 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, endvidere Rm. 6 pr. Ton Rug til Sydverrig eller Danmark. For Sleepers fra Memel kan faas 8/ til Birkenhead, 7/ Troon, 6/ Methil.

Kulfragterne er højere næsten i alle Retninger og navnlig til Østersøen, hvortil Ordre er ret talrige. Fra Tynen betales 4/3 Swinemünde, 4/1½ à 4/3 Kronstadt, 4/3 à 4/6 Riga eller Libau, 4/4½ à 5/ dansk Provinshavn, 4/7½ à 4/9 Genua eller Marseille, 5/6 à 5/7½ Venedig, 5/3 Alexandria. Firth of Forth Raterne er ogsaa bedre som følger: 4/1½ à 4/3 Kronstadt, 4/1½ Riga, 4/4½ Stockholm, 4/6 à 4/7½ Kiel, 4/3 Kjøbenhavn, 4/4½ à 5/3 dansk Provinshavn, 4/10½ Wismar, 5/ à 5/3 Rostock, 4/4½ à 4/6 Malmø, 6/3 Barcelona. Fra Cardiff er sidst sluttet til 5/ Kronstadt, 4/6 à 4/9 Stettin, 5/6 Helsingborg, 4/6 Lissabon, 4/6 à 4/9 Genua, 5/3 Alexandria, 5/ Port Said, 4/6 Konstantinopel, 12/ Aden, 17/ Algoa Bay, 10/6 à 11/ River Plate, 11/9 Rio Janeiro.

Ugens Havarier.

Sigurd, Skonnert, er paa Rejsen fra Kiel til Kjøbenhavn med en Ladning Koks sprunget læk i svær Søgang og sunket 2 Sømil S. V. fra Gulstav. Besætningen bjærgedes af en Fiskerbaad. Sigurds Master rager op over Vandet.

Murillo, engl. Dpsk., er paa Rejsen fra Kronstadt til Hull med Trælaster indløbet læk her til Kjøbenhavn. Efter at have losset c. 100 Stander af Dækslasten, fortsatte Murillo Rejsen til Hull. Den lossede Del af Lasten bringer Dpsk. Gitano til Bestemmelsesstedet.

Krena, Skonnert af Arildsläga, er sprunget læk i Søn og sat paa Grund ved Tranum. Mandskabet bjærgedes af Redningsbaadene fra Blokhus og Slettestrand.

Immanuel, dansk Galease, er paa Rejsen fra Stettin til Libau med en Ladning Briketter indkommet til Swinemünde med Ild i Lasten, som losses.

Gurine, Jagt af Læssø, er i Østersøen sprunget læk og sunken. Mandskabet, bestaaende af Kaptajn Knudsen og en Dreng, reddedes og landsattes i Storehedinge. Dele af Vraget er ilanddrevne paa Kysten mellem Skaner og Falsterbo.

St. Erik, Dpsk. af Stockholm, har paa Rejsen fra Hernøsand til Amsterdam med Trælaster i Nordsøen, c. 60 Kvartmil fra Hanstholm Fyr, mistet Roret og erholdt anden Skade. Damptrawleren Ruby af Grimsby slæbte St. Erik til Skagensbugt; hertra assisterede Svitzers Øresund Ruby med at slæbe det til Gøteborg, hvortil det saa ankom d. 18. ds.

Nybygninger, Køb og Salg.

Der er afholdt en fuldt ud tilfredsstillende Prøvetur med den paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft nybyggede Tankdamper Toto, tilhørende De danske Sukkerfabrikker.

3-m. Skonnert Anne & Emmy af Fanø, der d. 7. Juni, paa Rejsen fra Montevideo til Kanalen f. O., indslæbtes delvis afmastet og læk til Rio Grande, er ved Auktion solgt til brasiliansk Køber for 23,000 Milreis.

Reiherstieg Skibsværft og Maskinfabrik i Hamburg overdrog i Aarets Begyndelse Flensborg Skibsværft Bygningen af en stor Flydedok efter det saakaldte „off shore“ System. Dens fulde Længde skal være 507' 9½", Bredder 100' 1½", Højde 41' 1½" og Bæreevne 11,000 Tons. Den første Halvdel, 253' 10¾" lang og med 5,500 Tons Bæreevne, er nu heldigt sat i Vandet, og den anden Halvdel vil snart følge efter. Det var den første Stapelafløbning paa Værftets ny Areal.

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. Adolph Andersen, Sørensens, ankom til Antwerpen 12. Septbr. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 9. Septbr. hertil. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra til New York 9. Septbr. — Algarve, Borries, afgaar forv. 25. Septbr. fra Lissabon. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 21. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Marsala 21. Septbr. til Colla Bona. — Antwerpen, Andresen, afgik fra Christiania 14. Septbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til Christiania 22. Septbr. fra New York. — Arno, Strubberg, ankom til Bari 22. Septbr. — Axelhuus, Skov, ankom 21. Septbr. hertil fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom til Newcastle 18. Septbr. — Beira, Lunge, ankom 21. Septbr. til Denia. — Botnia, Bay, ankom her fra Reval 22. Septbr. — Christian IX., Kolster, ankom til London 21. Septbr. — Christianssund, Rørbye, ankom her fra Stettin 21. Septbr. — Constantin, Nidersøe, ankom til Newcastle 21. Septbr. — Dagmar, Mortensen, ankom til Nordmaling 21. Septbr. — Douro, Mortensen, ankom forv. 23. Septbr. til St. Petersborg. — Ella, Johnsen, afgaar forventelig 24. Septbr. fra Hamburg hertil. — Eos, Harder, pass. Holtenau 22. Septbr. til London. — Esbern Snare, Madsen, ankom til Newcastle 21. Septbr. — Florida, Koch, afgik fra Dartmouth 22. Septbr. til Aarhus. — Ficara, Thøgersen, ankom til Newcastle 21. Septbr. — Frederik, Thomsen, afgik fra Pillau 20. Septbr. til Hull. — Garonne, Kromann, ankom her fra Bordeaux 20. Septbr. — Georgios I, Schibbye, ankom til St. Petersborg 20. Septbr. — Hekla, Wulff,

afgik fra Christianssand 18. Septbr. til New York. — Hengest, Simonsen, ankom til Hull 21. Septbr. — Hjelm, Hansen, ankom til Danzig 22. Septbr. — Island. Holst, afgik fra New York 13. Septbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgaar forventelig 23. Septbr. fra St. Petersborg hertil. — Jolantha, Christiansen, ankom til Antwerpen 22. Septbr. — Jyden, Glösen, afgik 20. September herfra til Trondhjem. — Kasan, Hansen, afgaar forventelig 23. Septbr. fra London til Libau via Kbhvn. — Kentucky, Thidemann, pass. Dunnet Head 20. Septbr. til New York. — Kiew, Jacobsen, ankom til Pillau 22. Septbr. — Knuthenborg, Hansen, ankom til Antwerpen 19. Septbr. — Kursk, Møller, ankom 21. Septbr. hertil fra Dunkirk. — Laura, Aasberg, afgaar forv. 26. Septbr. herfra til Island via Leith. — Loire, Rabe, afgik 18. Septbr. fra St. Petersborg til Bordeaux. — Lolland, Ankersen, afgaar forv. til Leith fra Aarhus 25. Septbr. — Louise, Rasmussen, afgik fra Hull 21. Septbr. hertil. — Louisiana, Lissner, ankom til New York 21. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Boston 20. Septbr. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 22. Septbr. — Morsø, Frisenette, ankom til Dartmouth 22. Septbr. paa Vej til Las Palmas. — Moskø, Sørensen, afgik fra Antwerpen 20. Septbr. hertil. — Nicolai II, Ørum, ankom fra New York 12. Septbr. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom forv. 22. Septbr. til Livorno fra Lovisa. — Nordjylland, Krag, afgik fra Lissabon 22. Septbr. hertil. — Norge, Gundel, afgaar forv. 24. Septbr. herfra til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til St. Petersborg 22. Septbr. — Omsk, Müller, afgik fra Sfax 22. Septbr. til Marseilles. — Oscar II, Skjødt, afgik fra New York hertil 17. Septbr. — Perm, Christensen, ankom 22. Septbr. hertil fra Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Riga 23. Septbr. hertil. — Ribershuus, Iversen, afgik 22. Septbr. herfra til Island via Leith. — Rita, Meldahl, afgik fra Riga 20. Septbr. — Seine, Staal, afgaar forv. fra Bordeaux 23. Septbr. — Storebelt, Jørgensen, afgaar til Newcastle fra Odense 25. Septbr. — Texas, Holm, afgik fra Kolding til New Orleans 7. Septbr. — Thyra, Fischer, ankom her 19. Septbr. — Tiber, Bech, ankom til Newcastle 22. Septbr. — Tyr, Jørgensen, ankom til Trondhjem 22. Septbr. — Valdemar, Kofoed, afg. fra Libau 20. Septbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Cadix 15. Septbr. hertil. — Viking, Rasmussen, afgaar forv. 23. Septbr. fra Antwerpen til Oporto. — Xenia, Kruse, ankom 21. Septbr. hertil fra Boston. — Yrsa, Gommessen, afgaar forv. 23. Septbr. herfra til Libau. — Pax afgik til Stettin herfra 22. Septbr. — Nanna afgik herfra 23. Septbr. til Østverrig. — Erik afgik fra Liverpool 20. Septbr. — Vadsø afgik fra Swansea 19. Septbr. — Annie ankom til Stockholm 23. Septbr. — Vally afgik fra Stockholm 22. Septbr. — Mercur afgik fra Bremen 20. Septbr. — Delta afgik fra London 21. Septbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Newcastle 11. Septbr., ankom til Kronstadt 19. Septbr. — Frode, Wrisberg, afgik fra Blyth 11. Septbr., ank. til Kronstadt 18. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Rouen 11. Septbr., ank. til Blyth 14. September. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Hankipudas 16. Septbr., best. til Rouen. — Erik II, Hveysel, afgik fra Sundsvall 16. Septbr., ank. til Dunkirk 23. Septbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Archangel 8. Septbr., ankom til Amsterdam 19. Septbr. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 6. Septbr., ankom til Libau 12. Septbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Blyth 17. Septbr., ankom til Kbhvn. 22. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Blyth 7. Septbr., ank. til Archangel 20. Septbr. — Volmer, Riber, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., best. til Riga. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Lübeck 11. Septbr., ankom til Kbhvn. 12. Septbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Blyth 11. Septbr., ankom til Archangel 22. Septbr. — Svend II, Risø, afg. fra Archangel 6. Septbr., ankom til Amsterdam 17. Septbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Libau 15. Septbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Rotterdam 20. Septbr., best. til Blyth. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Libau 18. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Kronstadt 19. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. fra Kronstadt 13. Septbr., best. til Rotterdam. — Russ, Rasmussen, ankom til Manchester 12. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 21. Septbr.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Riga 19. Septbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Blyth 20. September. — Helga, Lagesen, afg. fra Sundsvall 19. Septbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 16. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Ghent 22. Septbr. — Therese, Pedersen, ankom til Sandvik 21. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Newcastle 17. Septbr. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Esbjerg 19. Septbr. — Ophelia, Vilhelmsen, ankom til Novorossisk 20. Septbr. — Dana, Nielsen, ankom til Lissabon 23. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Tynen 10. Septbr., bestemt til Piræus. — Niobe, Schmidt, ank. til

Newcastle 20. Septbr. — Nancy, Nielsen, ank. til Kallundborg 19. Septbr. — Nautik, Meinertz, afgik fra Amble 18. Septbr., bestemt til Kronstadt. — Nordsoen, Gram, ank. til Alloa 20. Septbr. — Nexos, Sørensen, ank. til Trangsund 23. Septbr. — Nora, Jørgensen, ank. til Glasgow 23. Septbr. — Neptun, Winther, afgik fra Kronstadt 23. Septbr., best. til Yarmouth. — Nerma, Nielsen, ank. til Frederikshavn 24. Septbr. — Alfa, Nørby, afgik fra Esbjerg 24. Septbr., best. til Blyth.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Nakskov 20. September. — Dagny, Lorentzen, ankom til Wisbech 22. Septbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 22. Septbr. — Karen, Degn, ank. 23. Septbr. til Raumo.

Nordsoen. Nordland, Petersen, ankom til Grangemouth 22. Septbr. — Holland, Lund, ankom til W. Hartlepool 15. Septbr. — England, Andresen, ank. til Kbhvn. 15. Septbr. — Rusland, Møller, afgik fra Johannevik 20. Septbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Boness 25. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Filadelfia 20. September. — Mars, Nielsen, afgik fra Stavanger 20. Septbr.

Kjøbenhavn. Fyen, Hansen, afg. fra Libau 18. Septbr., best. til Rotterdam. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Methil 16. Septbr., ank. til Svendborg 19. September. — Russia, Hansen, afgik fra Kbhvn. 17. Septbr., ank. til Riga 19. Septbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Riga 19. Septbr., best. til Rotterdam.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Stettin 18. Septbr., ankom til Riga 21. September.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Antwerpen 15. Septbr., ankom til Kbhvn. 19. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Dordrecht 16. Septbr., ankom til Sunderland 18. Septbr. — Britannia, Jensen, afgik fra Granton 17. Septbr., ank. til Grangemouth 17. September. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 18. Septbr., best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Swinemünde 23. September, best. til Windau. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Lovisa 21. September, best. til Ostende.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Honfleur 16. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra St. John 12. Septbr., best. til Liverpool. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Hankipudas 18. Septbr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Libau 22. Septbr., best. til Rotterdam. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Novorossisk 21. Septbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 23. Septbr. — Kronborg, Eriksen, ankom til Noumea 12. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 21. Septbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 21. Septbr., best. til Calais. — Søborg, Fischer, afg. fra Kbhvn. 21. Septbr., best. til Cardiff. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Galatz 19. Septbr., best. til Ostende. — Stjerneborg, Lundgren, ankom til Ardrossan 19. Septbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til West Hartlepool 19. Septbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Roumo 21. Septbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Odessa 23. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Barry 19. Septbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 5. Septbr., best. til Galatz. — Ulfsborg, Hveisel, ank. til Odessa 17. Septbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Gefte 16. Septbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Kbhvn. 21. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Kotka 22. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Boness 20. Septbr. — Sjølland, Sonnichsen, ankom til Burntisland 19. Septbr. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 22. Septbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Blyth 22. Septbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 21. Septbr. — Ajax, Brorson, afg. fra Grangemouth 20. Septbr., best. til Kbhvn. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 22. Septbr., best. til Burntisland — Nauta, Madsen, afg. fra Blyth 22. Septbr., best. til Fiume. — Rønne, Hintze, reparerer i Bergen.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Libau 21. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Boness 20. Septbr. — Ansgar, Larsen, afgik fra Riga 18. Septbr., best. til Dunkirk. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Dunkirk 20. Septbr. — Hamlet, Sommer, afg. fra Kronstadt 22. Septbr., best. til Gand. — Helge, Matthiessen, ankom til Kronstadt 12. Septbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ankom til Havre 18. Septbr. — Prins Valdemar, Berg, pass. Perim 12. Septbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Ouesant 19. Septbr.

Ærø. Erindring, Hansen, afgik 19. Septbr. fra Kbhvn. til Finland. — Energi, Nielsen, ankom 16. Septbr. til Kallundborg.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg.

fra Kronstadt 23. Septbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Wasa 22. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, afg. fra Wiborg 17. September. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kronstadt 20. Septbr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Biga 21. September. — Hans Tausen, Klaborg, ank. til Kbhvn. 23. Septbr. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Jacobstad 18. Septbr. — Peter Willemoes, Pii, ank. til Cardiff 21. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Libau 22. Septbr. — London, Bom, ank. til West Hartlepool 19. Septbr. — Paris, Nielsen, ank. til Rouen 20. Septbr.

Myren. Clara, Jensen, ank. til Libau 20. September. — Kai, Andersen, ank. til Hudiksvall 23. September.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Libau 23. September. — Svend, Bønnelycke, ank. til Nyborg 22. September.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Horsens 21. Septbr. til Kotka — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Newcastle 20. Septbr.

Sejlskibe.

Fane. Nordby. Anna, Clausen, ank. til New York 15. Septbr. fra Rio Grande. — Rosa, Brinck, ank. til London 19. Septbr. fra Laguna de Terminos. — Esmeralde, Pedersen, ank. til Marseille 18. Septbr. fra Tahiti. — Doris Brodersen, Hansen, afgik fra Elben 20. September til Port Natal.

Fane. Sænderho. Anna, Hansen, afg. 12. September fra Skeletteå til Lybeck. — Elisabetha, Fischer, ank. 16. Septbr. fra Ellemeresport til Runcorn.

Rønne. Christine, Dick, ank. til Bergen 20. Septbr. — M. Christiansen, Bager, ank. til Hernesand 20. Septbr. — Nestved, Larsen, ank. til Rügenwalde 20. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Stolpemünde 20. September. — Rolf, Hermansen, ank. til Kjøbenhavn 21. September. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Karrebæksminde 22. Septbr. — Coureure, Jakobsen, ank. til Kjøbenhavn 22. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 21. September.

Svendborg. Union, Olsen, ank. til Drøbak 15. Septbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Uleåborg 15. September. — Hans Emil, Hansen, ank. til St. Petersborg 15. Septbr. — Activ, Mouritzen, ank. til Jakobsstad 15. September. — Garibaldi, Olsen, ank. til Drøbak 15. Septbr. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Helsingborg 16. Septbr. — Mercur, Lund, ank. til Skeletteå 16. Septbr. — Marie, Petersen, ank. til Karrile 15. September. — Olga, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 16. Septbr. — Clytia, Eriksen, ank. til St. Malo 16. Septbr. — Iris, Hansen, ank. til St. Petersborg 16. Septbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Kallundborg 17. September. — Lyø, Jensen, ank. til Uleåborg 18. September. — Martha, Hansen, ank. til St. Petersborg 17. Septbr. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til St. Petersborg 17. September. — Valdemar, Andreasen, ank. til Wisbeach 17. Septbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Memel 18. Septbr. — Emanuel, Bentzen, ank. til Fowey 19. Septbr. — Jørgen, Andersen, ank. til Sundsvall 19. Septbr. — Mine, Møller, ank. til Bandholm 18. Septbr. — Kathrine, Hansen, ank. til Leith 20. Septbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Riga 20. Septbr. — Hansine, Nielsen, ank. til Wick 20. September. — Ignatz Breum, Hansen, ank. til Marseille 21. Septbr. — Gæa, Møller, ank. til Drøbak 22. Septbr. — Carl Mørk, Mortensen, ank. til Hull 22. Septbr. — Kirstine, Dam, ank. til Riga 22. September.

Ærø. Vera, Hansen, afgik 14. Septbr. fra L'Orient til Dunkerque. — Astræa, Svane, ank. til Caen 13. Septbr. — Norden, Rasmussen, ank. til Frederikstad 15. Septbr. — Kvik, Bøye, afg. 13. Septbr. fra Frihavnen til Christianssand. — M. Hay, Petersen, ank. 13. Septbr. til Tudwalls Road (Abersoch). — Gloria, Fabricius, ank. 15. Septbr. til Visby. — J. A. Kromann, Christensen, ank. 16. Septbr. paa Kbhvns. Red paa Rejse fra Væa til Gunæa. — Freden, Bøye, ank. til Vannes 14. Septbr. — Elise Marie, Olsen, ank. 14. Septbr. til Itzeho. — Foreningen, Hansen, ank. 16. Septbr. til Colberg. — Danmark, Knudsen, ank. til Arauillon 16. September. — Maren, Christensen, ank. 16. Septbr. til Cherbourg. — Harris, Thorsteinsen, ank. til Magagan 8. Septbr. — Activ, Madsen, ank. 15. Septbr. til Aalborg. — Agnes, Henriksen, afgik 16. Septbr. fra Odense til Faxø. — Adele, Rasmussen, ank. 16. September til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, ank. 16. September til Kjøbenhavn. — Albert, Fabricius, ank. 16. September til Visby. — Duen, Christensen, ank. 14. Septbr. til Swinemünde. — Hebe, Clausen, afgik 13. September fra Bergen til Riga. — Activ, Madsen, ank. til Kbhvn. 15. Septbr. — Nielsine, Christensen, ank. 16. Septbr. til Kjøbenhavn. — Amor, Rasmussen, ank. 17. Septbr. til Dieppe. — Concordia, Madsen, ank. 18. Septbr. til Riga. — Albertha, Kromann, ank. 18. Septbr. til Torneo. — Hertha, Krull, ank. 18.

Septbr. til Bogense. — Wemyss Castle, Andersen, ank. 18. Septbr. til Bergen. — Union, Mortensen, ank. 18. Septbr. til Bilbao. — August, Drejø, ank. 15. Septbr. til Stornoway. — Frej, Kastrup, ank. 15. Septbr. til Gøteborg. — Magda, Hansen, ank. 16. Septbr. til Odense. — Castor, Sonne, ank. 17. September til Swansea. — Smart, Christensen, afgik 16. Septbr. fra Fowey til Norrkøping. — Cura, Stærke, afg. 17. Septbr. fra Kjøbenhavn til Haderslev. — Fortuna, Schmidt, afgik 18. Septbr. fra Kjøbenhavn til Landskrona. — Skjold, Nielsen, afgik 16. Septbr. fra Littlehampton til Warkworth. — Expres, Bøye, ank. 16. September til Nyborg. — Carl Emil, Nielsen, ank. 18. Septbr. til Nyborg. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. 18. Septbr. til Odense. — Alf, Hansen, afgik 16. Septbr. fra Nyborg til Hobro. — Anna, Jacobsen, ank. 18. Septbr. til Frihavnen. — De to Søkende, Rasmussen, afgik 16. Septbr. fra Kjøbenhavn til Rügenwalde. — Anna, Jørgensen, afg. 17. Septbr. fra Kbhvn. til Koldby Kaas. — Skirner, Jepsen, ank. 18. Septbr. til Lovisa (Finland). — Frederik & Ane, Andersen, ank. 20. Septbr. til Pontrioux. — Gertrud, Jørgensen, afg. 17. Septbr. fra Looe til Dieppe. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 19. Septbr. til Newport. — Forældrenes Minde, Christensen, ank. 20. Septbr. til Fowey. — Anna, Madsen, ank. 19. Septbr. til Harburg. — Skjold, Nielsen, ank. 22. September. til Stubbekjøbing. — Kvik, Andersen, var 16. Septbr. sejlfærdig i St. Ybes, best. til Ystad. — Ellen, Lauritzen, ank. 22. Septbr. til Aarhus. — Thea, Friis, ank. 20. Septbr. til Havre. — Caroline, Philipsen, ank. 20. Septbr. til Kjøbenhavn. — Anna Sophie, Petersen, ank. 20. Septbr. til Kjøbenhavn. — Cathrine, Christensen, afgik 19. Septbr. fra Kbhvn. til Flensburg. — Gloria, Fabricius, ank. 22. Septbr. til Pillau. — Valborg, Johansen, ank. 22. Septbr. til Sønderborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jylland Ø.-Kyst. Havknude-Flak Ø. En rød Vager med 3 Koste er i 7 Fv. Vand udlagt tæt Ø. for 26 Fods Pullen Ø. for Havknude-Flak.

Sundet. Middelgrunds-Fort NØ. Vragvageren ved Vraget af Kanonbaaden „Møen“, 4¹/₂ Kml. N. 43° Ø. fra Fyrtaarnet paa Middelgrunds-Fort, er inddragen.

Kjøbenhavn. Stubben. Om kort Tid tændes paa Ø.-Enden af Bølgebryderen, som er under Opførelse paa Stubben, et midlertidigt, grønt Blinkfy, der hver 1 Minut viser c. 45 Blink. Flammens Højde: 18 Fod.

Østersøen. Langeland S. En Skonnert er sunken SV. for Fakkebjerg Fyr, c. 1 Kml. af Land i 6 Fv. Vand. Storstangen er c. 40 Fod over Vandet. Vraget er afmærket med et grønt Flag og om Natten med en hvid Lanterne.

Limfjorden. Løgstør-Grunde. I den gravede Rende over Løgstør-Grunde er Dybden nu 13 Fod i en Bredde af c. 50 Alen.

Island V.-Kyst. Klokketønden N. for Akrey-Rev er rød med rød Stage og Kost; den ligger i c. 6 Fv. Vand.

Mærke for at gaa fri N. om Tønden er: „Husene paa Videy, som ligge S. for det kendelige Hak i Øen, overet med Engey N.-Pynt.“

I Efteraaret 1902 tændes et Fyr paa Ellidaey, N. for Stykkishólmr, og et Fyr paa Pynten Arnarnes, Ø. for Indløbet til Skutilsfjördr.

I Efteraaret 1902 udlægges en Vager med rød Stage og Kost i c. 10 Fv. Vand, ud for Bøjasker, mellem Reykjanes og Skagi, samt en Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost i c. 6 Fv. Vand, SV. for 13 Fods Pullen ud for Molshefði, paa N.-Siden af Indløbet til Hafnarfjördr.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Råå N. Vraget af Jagten „Hertha“, der laa sunket N. for Råå, er borttaget. Afmærkningen er inddragen.

Hanöbugten. Skillinge. Skillinge Fiskerfy er flyttet 50 Alen S. hen og skal forandres til at vise rødt, fast Lys fra S. 87° Ø. til S. 42° Ø., hvidt, fast Lys iøvrigt. Fyret brænder til 15de December.

Bottniske Bugt. Fyrskibet „Finngrundet“. Fyrskibet „Finngrundet“ skal fra 1903 vise vise To-Blink hver 20 Sekunder.

Tyskland. Swinemünde. Lodsdamperen ved Swinemünde ligger om Natten i Havn og staar til Søs naar ankommende Skibe vise Signal for Lods. Med sigtbart Vejr tage Lodserne

Skibe med 21 Fods Dybgaende ind om Natten. I Taage om Natten gaar Lodsdamperen kun ud til det lille Fyrtaarn.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Vadsø. Paa Vadsø Mole, 40 Alen fra Yderenden, brænder et hvidt, fast Fyr til 1ste April. 70° 3' N. Br. 29° 44' Ø. Lgd.

Den 1ste Oktober 1902 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser:

Gamvik, paa Kovnesset, Havnens S.-Side, lyser fra S. 62° Ø. gennem Ø. til N. 22° Ø. Lyset er grønt fra S. 62° Ø. til fri N. om Daumandsfald og Kovflue, rødt fra fri S. om Baren til N. 22° Ø., hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 24 Fod. Hvidt Fyrhus. 71° 2' 5" N. Br. 28° 16' 30" Ø. Lgd.

Bugønes, Varangerfjord, paa Otterbergnesset, viser hvidt Lys i Hovedindløbet, fra S. 39° Ø. til S. 85° Ø., fri S. om Bugø, grønt derfra til N. 65° Ø., hvor Fyret gaar i Skjul af Bugø til N. 10° Ø., rødt derfra til N. 18° V., midt i Baadløbet, rødt derfra til N. 62° V., ind mod Havnen. Flammens Højde: 27 Fod. Hvidt Fyrhus. 69° 57' 25" N. Br. 29° 41' 20" Ø. Lgd.

Brændetid: 25de August—14de April.

Senjen. Maanes. Den 1ste Oktober 1902 tændes Maanes Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 6° Ø., fri V. om Kjerringneset, til S., fri Ø. om Mefjordingen, grønt over Mefjordingen til S. 3° V., hvidt derfra til S. 7° V., fri Ø. om Langvær og Tørboen, rødt over Langvær og Holmenvær til S. 34° V., fri V. om Skolperne, hvidt derfra til N. 28° V., fri V. om Kjerringfald og Tindebøen, rødt derfra til N. 39° Ø., fri V. om Teisten. Flammens Højde: 135 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 25de August—14de April. 69° 22' 45" N. Br. 16° 52' 45" Ø. Lgd.

Hanøvekk, Drognesset og Dyrø Fyrlamper forandres fra 1ste Oktober 1902.

Æggeløsa. Landegode. Den 1ste Oktober 1902 tændes det nye Fyr ved Landegode. Det er et Lynfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 127 Fod. Rødt, 92 Fod højt Fyrtaarn paa Æggeløsa. Fyret lyser Farvandet rundt. Brændetid: 15de August—30te April. 67° 26' 50" N. Br. 14° 25' 0" Ø. Lgd.

Kvitholmen. Den 1ste Oktober 1902 tændes Kvitholmen Bifyr i et lavt Taarn paa N.-Siden af Hovedtaarnet. Det viser hvidt, fast Fyr fra S. 83° V., fri N. om Leifald, til N. 73° V., fri S. om Midtflua og fri N. om Farstad Midtklak, rødt, fast derfra over Fuglen til N. 54° V., fri N. om Helbogen, rødt Hurtigblink fra N. 41° Ø., fri N. om Bjogna, til N. 52° Ø., fri S. om Myrgrundene, hvidt Hurtigblink derfra til N. 57° Ø., fri N. om Bararmene. Flammens Højde: 61 Fod. Synsvidden: 13 $\frac{1}{2}$ Kml.

Den 1ste Oktober 1902 tændes følgende Fyrlamper, der ere forandrede saaledes:

Bekkerholmen viser hvidt Fyr med Formærkelser over Hommeløia, fra S. 74° V., fri N. om Oldmanflu, til S. 78° V., fri S. om Hegerskjærene, grønt Fyr med Formærkelser over Hegerskjærene til S. 89° V., fri N. om Langbaken, hvidt Fyr med Formærkelser derfra til N. 87° V., fri S. om Lysodden, rødt Fyr med Formærkelser derfra til N. 76° V., rødt, fast Fyr derfra til N. 69° V., stærkest i Retning mod Kolbeinflu, rødt Fyr med Formærkelser derfra til N. 41° V., fri Ø. om Svorva, hvidt Fyr med Formærkelser derfra til N. 31° V., fri V. om Ertneskjærene; i denne Vinkel ligger Hysskjærfald med 1 Fv. Dybde og den tørre Skibsflu.

Lille Sandø viser fast Fyr. Lyset er hvidt fra N. 51° Ø., fri N. om Grimen og Myrgrundene, til N. 46° V., fri V. om Skindbroken og Baardstarren, rødt derfra til N. 17° V., fri Ø. om Helbogen og Midtjordsfald, hvidt derfra til N. 14° V., fri V. om Brødrene, grønt derfra til N. 44° Ø., fri S. om Braken, hvidt derfra til N. 48° Ø., fri N. om Boerne ved Hestskjær, rødt derfra til N. 54° Ø.

Nordnæsset nye Fyrlampe tændes samtidig. Den viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 40° V. til V., fri N. om Nordre Flesa, hvidt derfra til N. 74° V., fri S. om Søndre Kvitingsflu, grønt derfra over Kvitingsfluerne til N. 45° V., fri N. om Stabben, hvidt derfra til N. 6° V., fri V. om Fuglevingerne, rødt derfra over Fuglen til N. 27° Ø., fri Ø. om Stabbetarren, hvidt derfra til N. 39° Ø., fri V. om Ægfluerne, grønt derfra til N. 60° Ø., fri N. om Indre Staalfu. Flammens Højde: 51 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 62° 59' 40" N. Br. 7° 9' 0" Ø. Lgd.

Tyskland. Aussen Eider. I Aussen Eider er Vraget af Bark „Baltic“ bortsprængt.

Elben. St. Pauli. Everten „Meta“ er sunken lidt N. for Midten af Farvandet tværs ud for V.-Enden af St. Pauli Fischmarkt Pontoner. Vraget er afmærket som sædvanligt.

Ems. Borkum. Tværmærke-Fyret i Borkum Fyrtaarn er forstærket. Synsvidden for det hvide Lys er 11 $\frac{1}{2}$ Kml., for det røde Lys 10 Kml.

I Ems ligg følgende Tønder nu saaledes: Rød Spirtønde HE i 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand. 53° 34' N. Br. 6° 32' Ø. Lgd. Rød Spirtønde WO i 30 Fod Vand. 53° 29' N. Br. 6° 54' Ø. Lgd. Rød Spirtønde DC i 22 Fod Vand. 53° 25' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd. Baaketønden „Emshörn S.“ i 28 Fod Vand.

53° 25' N. Br. 6° 56' Ø. Lgd. Rød Spirtønde ED i 32 Fod Vand. 53° 25' N. Br. 6° 56' Ø. Lgd. Rød Spirtønde EE i 24 Fod Vand. 53° 24' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd. Sort Spidstønde E3 i 14 Fod Vand. 53° 24' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd.

Holland. Ems. Watum. Watum Fyr viser nu hvidt Et-Blink fra N. 8° Ø. til N. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø., hvidt, fast Fyr fra N. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til N. 31° Ø., hvidt To-Blink fra N. 31° Ø. til N. 37 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og er formærket fra N. 37 $\frac{1}{2}$ ° Ø. gennem Ø. til S. 49 $\frac{1}{2}$ ° Ø., iøvrigt uforandret.

Mellem Robbenplaat og Hond er den mindste Dybde 24 Fod midt imellem Tønderne EE og EF.

Den mindste Dybde i den hvide, faste Vinkel er ved V.-Siden 19 Fod, ved Ø.-Siden 15 $\frac{1}{2}$ Fod ud for sort Spidstønde E3.

Zeeget van Texel. Schulpengat. I Schulpengat ere de fire røde og sorte tærnedede Tønder ved Sømineøvelsespladsen inddragne.

I Haringvliet, Volkerak og ved Hoek van Holland ere Sømineøvelserne endte og Afmærkningen inddragen.

Zeeget van Brouwershaven. Hellegat. I Hellegat er den mindste Dybde mellem Spids- og Stumptønderne Nr. 1 og 2 11 Fod.

Zeeget van Goeree. Brielsche Gat. I Brielsche Gat er Dybden V. for Domeinplaatje 15 Fod.

Frankrig. Fyrskibet „Snouw“ er nu til Forsøg ombyttet med det nye Fyrskib.

England. Downs. Over Vraget af „Patria“, der ligger c. 10 Kbl. S. 69° Ø. fra Fyret paa Deal Pier, er der nu 6 Fv. Vand. Omtrent den 1ste Januar 1903 inddrages Lystønden, som afmærker Vraget. 51° 13' N. Br. 1° 26' Ø. Lgd.

Themsens. Alexandra Channel. I Alexandra Channel ere følgende Tønder flyttede og ligge nu saaledes:

West Shingles Tønde i 29 Fod Vand, 11 Kbl. S. 39° V. fra NW. Shingles Baake.

Northeast Girdler Tønde i 31 Fod Vand, 13 Kbl. S. 13° V. fra NW. Shingles Baake.

East Girdler Elbow Tønde i 35 Fod Vand, 14 Kbl. S. 39° V. fra NW. Shingles Baake.

Southwest Shingles Tønde i 29 Fod Vand, 18 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 16° Ø. fra NW. Shingles Baake.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Passage de Décollé. Petit Pot de Beurre. Baaken paa Petit Pot de Beurre er nu en sort Jernbaake med Cylinder. 48° 39' 14" N. Br. 2° 6' 23" V. Lgd.

Héaux de Bréhat. Héaux de Bréhat hvide og røde, faste Fyr er nu slukket og det midlertidige hvide, faste Fyr tændt.

England. Solent. Lymington. Skonnerten „St. Marcouf“ er sunken ud for Lymington. En grøn Vragtønde er i 22 Fod Vand udlagt 2 Kbl. S. t. Ø. for Vraget, fra Milford Kirke i S. 84° Ø. og fra Hurst høje Fyr i N. 56° Ø.

Plymouth. Hamaoze. Chemill Shoal. Paa Baaken paa Cremill Shoal er tændt et Fyr med Formærkelser, der viser hvidt Lys fra S. 43° Ø. gennem Ø. og N. til N. 43° V. og rødt Lys fra N. 43° V. gennem V. og S. til S. 43° Ø. Det røde, faste, midlertidige Fyr er slukket. 50° 21' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

Penlee Point. Paa Penlee Point gives nu Taagesignal med et Taagehorn, der hver 10 Sekunder giver Et-Stød af 3 $\frac{1}{2}$ s. Varighed. Det er anbragt 3 Kbl. S. 17° Ø. fra Penlee Taarn. 50° 19' N. Br. 4° 11' V. Lgd.

Falmouth. Manacle Rocks. Klokketønden ved Manacle Rocks er nu ombyttet med en sort og hvid sribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 Sekunder.

Nordlige Atlanterhav.

Canariske Øer. Teneriffa. Punta Abona. Fyret paa Punta Abona er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink, hver Gruppe af Blink 4s., Mærke 6s.

New York. Fyrskibet „Fire Island“ Nr. 68 er atter udlagt paa Station og Reservefyrskib Nr. 16 inddraget.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Ship Channel. Det hvide, faste Fyr Nr. 16 A paa Ø.-Siden af den gravede Rende i Mobile Ship Channel er forandret til et rødt, fast Fyr og er nu permanent.

Texas. Gulf of Mexiko. En 10 $\frac{1}{2}$ Fv. Grund ligger tæt ved 100 Fv. Kurven mellem 27° 50' og 28° 0' N. Br., 93° 50' og 94° 0' V. Lgd. I Nærheden og omtrent paa samme Bredde findes andre Grunde.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Uruguay. San Ramon. I San Ramon, Distriktet Paisandu, er i det ene Kirketaarn tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 159 Fod. Synsviddens: 10 Kml. 32° 18' 30" S. Br. 58° 2' 25" V. Lgd.

Argentina. Rio de la Plata. Cuirassier Bank. Paa S.V.-Siden af Cuirassier Bank er opført en sort og hvid vandret stribet, pyramideformet Baake, 22 Fod høj over Lavvande. 35° 0' 50" S. Br. 57° 7' 30" V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Barcelona. Ved Barcelona forlænges Dique del Este S. 26° V. efter fra Fyrtaarnet paa dets Yderende. En Klokketønde er udlagt ved Forlængelsens Yderende, 1 $\frac{3}{4}$ Kbl. S. 26° V. fra Fyrtaarnet og i S. 83° Ø. fra Vagtaarnet paa Monjuich Slot. Man skal gaa V. om Tønden og om Natten gaa 4 Kbl. uden om Enden af Dique del Este indtil Cataluna faste og blinkende Fyr er overet i N. 26° Ø. med det grønne, faste Fyr paa Enden af Dique del Este. 41° 21' N. Br. 2° 11' Ø. Lgd.

Korsika V.Kyst. Calanque de Conca. En 12 Fods Grund ligger i 15 à 20 Fv. Vand i Indløbet til Calanque de Conca, 1 Kml. N. 40° V. fra Sénétose Taarn. 41° 34' 35" N. Br. 8° 47' 10" Ø. Lgd.

Italien. Lipari. Tønden, som afmærkede Telegrafkablet uden for Byen paa Lipari, findes ikke.

Grækenland. Piræus. Det grønne Fyr, der vistest fra den røde Spidstønde ud for Enden af den S.-lige Bølgebrøder ved Indløbet til Piræus, er slukket. 37° 56' N. Br. 23° 37' Ø. Lgd.

Rusland. Sortehav. Tendra Pynt. De to Vrag, der laa fra Tendra Pynt i S. 1° Ø., 16 Kml. og i S. 45° V. 7 $\frac{1}{4}$ Kml., ere uskadelige for Skibsfarten.

Krim. Tarkan. Kap Tarkan hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Blinkfyr. Fyret er slukket, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa en 48 Fod høj Baake tæt S.V. for Fyrtaarnet Flammens Højde: 54 Fod. Synsviddens: 12 Kml. 45° 21' N. Br. 32° 29' Ø. Lgd.

Syrien. Beirut. Vraget, der laa sunket 4 $\frac{3}{4}$ Kbl. N. 20° Ø. fra Fyret paa Beirut Mole, er uskadeligt. Den røde Tønde, som afmærkede det, er inddragen. 33° 55' N. Br. 35° 30' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Jedda N.-lige Indløb. I det N.-lige Indløb til Jedda er fundet en Dybde af 4 $\frac{1}{4}$ Fv., 1 $\frac{3}{4}$ Kbl. N. 23° Ø. fra Towila Reef N.-Ende og i N. 76° V. fra Abu Hamrum Reef. 21° 29' N. Br. 39° 9' Ø. Lgd.

Forindien Ø.-Kyst. Tanjore. Point Calimere. Forandringen af Point Calimere Fyr er foreløbig udsat.

Cuddalore. Omtrent den 1ste Oktober 1902 forandres Cuddalore røde, faste Fyr til et hvidt Fyr med Fire-Formørkelser hver 1 Minut. Synsviddens: 12 Kml. Linseapparat af 4de Orden. Fyret lyser Farvandet rundt. 11° 43' N. Br. 79° 48' Ø. Lgd.

Masulipatam. Forandringen af Masulipatam Fyr er foreløbig udsat. 16° 9' N. Br. 81° 11' Ø. Lgd.

Bay of Bengal. Moulmein. Green Island S. En Klippe med 18 Fod Vand er funden i det S.-lige Indløb til Moulmein, 6 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 2° V. fra Green Island V.-Ende. 16° 3' 15" N. Br. 97° 33' 10" Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Edam. Det hvide, faste Fyr paa Øen Edam skal forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 S. viser Et-Blink af 5 S. Varighed. 5° 57' 30" S. Br. 106° 50' 30" Ø. Lgd.

China. Wei Hai Wei. Ved Wei Hai Wei er det forbudt, uden foregaaende indhentet Tilladelse fra Orlogsstationen, at ankre indenfor følgende Linier: Mod S. fra Flagstaff Point til Itau Island, mod Ø. derfra til Ø.-Pynten af Hu an Lok Klipper, mod N. af S.- og V.-Kyst af Leu Kung Tau til Kwoa Pu til 1 Kbl. S. t. Ø. fra Outer Island, og mod V. derfra til 1 Kbl. S. fra Weigel Cove Ø.-Pynt og derfra S. efter til S.-Grænsen.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Pernambuco er erklæret pestfri.
Tyrkiet. — Skibe fra Odessa og fra Hodeidab underkastes 10 Dages Karantæne i Sinope eller Cavac.
Konstantinopel. — Afgaaende Skibe underkastes Lægeeftersyn paa Grund af et dersteds forefaldet Tilfælde af Pest.
Italien. — Odessa er erklæret for pestsmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Septbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{3}{4}$
Danmark		69	69 $\frac{3}{4}$
Norden	99	98 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{3}{4}$
Carl	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{3}{4}$
Dannebrog	85 $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$	85 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{3}{4}$
Skjold		54 $\frac{3}{4}$	55
Urania		37	38
Union	91 $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$
Dampsk. af 1896		85 $\frac{1}{2}$	87
Østasiatiske		98 $\frac{1}{4}$	98 $\frac{3}{4}$
Østersøen		100	103
Nordsøen		33	37
Torm		—	—
Vesterhavet		100	107
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.		100	102
5 $\frac{1}{2}$ % — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		99 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{3}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		86	86 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		89 $\frac{3}{4}$	91
4 $\frac{1}{2}$ % — — 2. Serie ..	93 $\frac{3}{4}$	94	93 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1. — ..		98	98 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 $\frac{3}{4}$	91
4 $\frac{1}{2}$ % — — 7 —		93 $\frac{3}{4}$	94
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		88 $\frac{3}{4}$	90 $\frac{3}{4}$
Aktier.			
Nationalbank		138	139
Privatbank	122 $\frac{1}{2}$ - $\frac{3}{4}$	122	121 $\frac{1}{2}$
Landmandsbank		118 $\frac{1}{2}$	118 $\frac{3}{4}$
Handelsbank		123	124
Grundejerbank		108	109
Burm. & Wain	91 $\frac{1}{4}$	91	90 $\frac{3}{4}$
Helsingørsk Jærnsk.		94 $\frac{3}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	110	109 $\frac{3}{4}$	110
Bryggeri Aktier	110	109 $\frac{3}{4}$	109 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 23. Septbr. 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.17	18.14
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Septbr. 1902.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	99.90
5% Mexikanske 1899	100.80
5% Rumænske Stats	98.40
4% — — 1890	85.80

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibss.“ 2,000, „Norden“ 20,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 10,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klases Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephone:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud- betalinger besørges.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 86. Nakskov.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

J. Melander,

Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

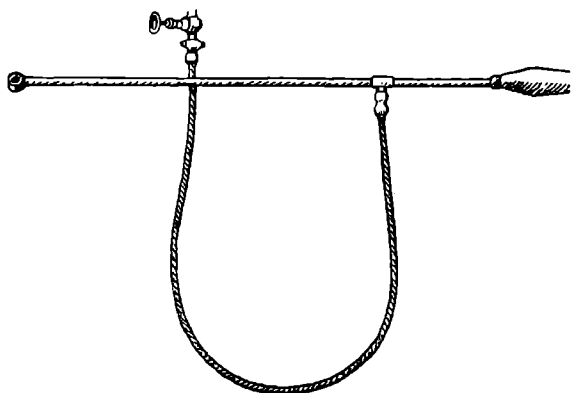
Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Troløsgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

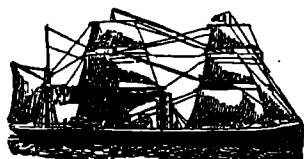
Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6. F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Allphas.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres. Rabat for d'Herrer Skibsrestauratører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“, „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn—Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Telegramadresse:

Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden,



fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Brødr. Larsen,

Købbersmedemestre,

St. Kongensg. 98. Strandboulevarden 14,

Hj. af Nordre Frihavnsvej,

udfører alt

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

Telf. 23237.

Største Forretning

i udenlandsk

Stue-, Have-, Skibs-

og Vandfyrværkeri.

Kulørte Lampions og Lys-Balloner.

Julius Berthelsen,

Nørre Boulevard 104.

Telf. 19533.

== Olieøj, ==

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,

20, Østerbro 20.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.

Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

H. Steensen's

MARGARINE

er altid den bedste!

Til Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1838).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 25. September 1902. — Besejlingen af Kroneløbet. — Vor Navigationsundervisning. — Faren ved elektriske Ledninger om Bord. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Vægtgarantien i Østersøhavne. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

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 %

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg

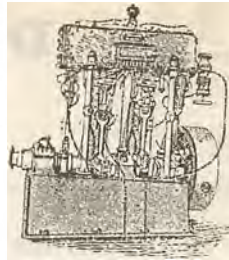
Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Eftfl.) Etabl. 1876.

Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.

Ærbødigt

Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



Petroleumsmotorer

fra $\frac{1}{2}$ til 60 Hestekraft.

Skriv efter Tilbud og Tryksager fra **Jyllands Motorforretning**

i Vejle,

der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.

600 Anbefalinger foreligger.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Telefon 2168.

FR. O. JØRGENSEN,

Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatyr for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse. Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

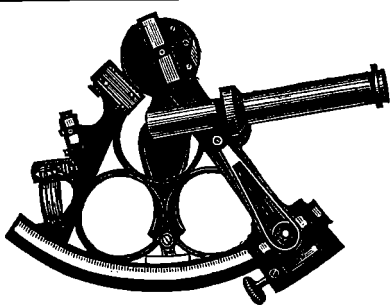
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 40.

Kjøbenhavn, Torsdag den 2. Oktober 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter, **I. S. V. Weilbach,**
Kjøbenhavn.
Sejl- og Flagmager.
F. Jepsen, Nyhavn 23. Kgl.-Hof-Leverandør.
C. Sommer, Ny Toldbod- Niels Juelsgade 6.
gade 7, St. Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Skibs- & Bygningsarbejde
udføres hurtigst og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, Shipwreck and Humane Society's store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

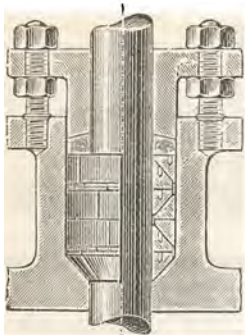
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende Metalpakning.



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

Over 41,000 i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

Nestle's sekunda
Mælk.

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Det internationale Søretsmøde i Hamburg.

Comité maritime international har i Dagen fra d. 25. til d. 27. September afholdt Møde i Hamburg. Følgende 3 Hovedspørgsmaal var sat paa Dagsordenen:

- I. Beslutning om de af det nedsatte Udvalg udarbejdede Traktatudkast vedrørende Sammenstøds- og Bjærgningssager;
- II. Domstolens Competence i Sammenstøds-sager;
- III. Søpanteret og tinglige Rettigheder.

Comité maritime arbejder jo som bekendt paa den Maade, at der til de i de forskellige Lande oprettede Underafdelinger udsendes Spørgsmaal vedrørende Æmnerne for det næste paatænkte Møde. Underafdelingerne indsender Besvarelser, der trykkes og udsendes til samtlige Underafdelinger, hvorefter man paa Mødet fører Forhandlingerne paa Grundlag af de forskellige Besvarelser.

Hvad Dagsordenens 1ste Punkt angaar, da har de paagældende Traktatudkast allerede været offentliggjorte i lang Tid, og de findes gengivne i „Dansk Søfartstidende“ No. 11 for d. 13. Marts d. A. Indholdet af disse Traktatudkast var i det væsentlige givet ved de paa tidligere Møder vedtagne Resolutioner, og det havde nærmest været Udvalgets Opgave at bringe det vedtagne i en passende Form.

Hvad nu det nys afholdte Hamburg Møde angaar, da skal vi i det følgende give en kortfattet Meddelelse om Forhandlingerne, væsentlig støttet paa Referater i „Hamburger Børsen Halle“.

Torsdag d. 25. f. M. Kl. 10 Formiddag aabnedes Mødet. Borgmester, Dr. Mønckeberg bød Velkommen og udtalte, at den Forsamling, der nu mødtes her, i langt højere Grad end mange saakaldte internationale Forsamlinger svarede til Betegnelsen „international“, idet Formaålet jo var paa et bestemt Retsomraade at skaffe til Veje noget for alle Nationer fælles og bindende. Han omtalte den Betydning, det vilde have, særlig for Søretten, at faa fælles internationale Regler, og berørte den Indfyldelse, som Hansetæderne havde haft paa Søretten og dens Udvikling, og endte med at udtale Ønsket om, at Comité maritime maatte have Held i sine Bestræbelser for Tilvejebringelse af fælles internationale Søretsregler. Efter at Komiteens Vicepræsident, Hr. Ch. le Jeune (Belgien), havde takket for Modtagelsen, og forskellige andre Udsendinge havde gjort nogle korte Bemærkninger, blev Præsident Sieveking med Akklamation valgt til Dirigent. Forhandlingerne paabegyndtes derefter med Dagsordenens 1ste Punkt: Internationale Regler for Sammenstøds- og Bjærgningssager. Den første Taler var Dr. Gütschow, Sekretær ved Hamburgs Handelskammer; han udtalte, at Ønsket om nu efter flere Aars Arbejde at naa til et positivt Resultat var meget forstaaeligt, og han beklagede derfor meget, at han paa de tyske Deltageres Vegne maatte optræde hindrende for dette Ønskes Opfyldelse, idet han foreslog at udsætte Beslutningen om det foreliggende Udkast og henvise Spørgsmaalet til fornyet Prøvelse ved en senere Kongres. I tyske Rederikredse herskede der forskellige Betæneligheder overfor det foreliggende Udkast, saaledes overfor Bestemmelserne om Ansvar for Tvangslodsens Handlinger, om Ansvaret for Slæbebaade og overfor Reglerne om Krigsskibe. Disse Betæneligheder kunde maaske dog overvindes, men Hovedgrunden til, at han ønskede Spørgsmaalet prøvet paany, var den, at Omfanget af Rederens Ansvar ikke var omtalt i Traktatudkastet, og at man saaledes ikke var kommet

ud over de Vanskeligheder, som Kontinentets og Englands forskellige Stilling til dette Spørgsmaal havde medført og stadig vilde medføre. Dr. Gütschow gik derefter nærmere ind paa et af ham tidligere fremført Forslag om Ophævelsen af alt Ansvar for Rederen for Sammenstød; han henviste til, at en Arbejdsgiver efter den tyske borgerlige Lovbog ikke i al Almindelighed er ansvarlig for sine underordnedes Skyld; ganske vist gives der Tilfælde, hvor et saadant Ansvar paalægges, men det er Tilfælde, hvor det drejer sig om en Virksomhed, der kan medføre Fare for andre. Ophævelsen af Rederens Ansvar vilde ikke efter Talerens Mening formindske Skibsførerens Omhu, saaledes som man havde paastaaet.

Efterat Dirigenten kortelig havde gengivet Indholdet af Dr. Gütschows Foredrag paa fransk og engelsk, udtalte han, at det fremførte Forslag sikkert vilde møde Modsigelse. Til alle Tider havde man haft et Ansvar for Rederen og det syntes ogsaa at stemme med almindelig Retsfølelse; Sejlads kunde ogsaa betragtes som en for andre farlig Virksomhed, og Omhu ved Navigeringen vilde utvivlsomt formindskes, hvis Rederens Ansvar ophævedes.

Under den følgende Forhandling blev det tyske Forslag bekæmpet af Englænderne, og det blev foreslaaet at følge Mødets Program og ikke forhandle mere om Ansvarsspørgsmaalet. Ved Navneafstemning forkastedes Dr. Gütschows Forslag, hvorefter Formiddagsmødet sluttede.

I Eftermiddagsmødet begyndte man Forhandlingen om Traktatudkastets enkelte Artikler, idet der til at begynde med af en fransk Deltager gjordes opmærksom paa, at det ikke nu drejede sig om saglige Ændringer, men kun om at fastslaa Formuleringen.

Art. 1 lød i Udkastet saaledes: „De høje kontraherende Parter, der ønsker at støtte Udviklingen af en fælles Sølovgivning, vil lade de i denne Traktat udtalte Principer være ledende ved Paadømmelsen af alle Sager, der efter Traktatens Stadfæstelse bringes for Domstolene, og som angaar Sammenstød mellem søgaaende Skibe eller mellem saadanne og Skibe i Flod- og Indsøsejlad.“

Efter en længere Forhandling om Formen for Art. 1 og efter at den engelske Advokat, Mr. Carver, havde udtalt, at det var imod den engelske Forfatning at fordræ en saadan Forandring af Loven, blev et af Mr. Carver stillet Forslag til Omændring af Art. 1 vedtaget, hvorefter den kom til at lyde saaledes:

De høje kontraherende Parter, der ønsker at støtte Udviklingen af en fælles Sølovgivning, vil gøre Skridt til en Forandring af de respektive Staters Lovgivning angaaende Sammenstød mellem søgaaende Skibe eller mellem et saadant og et Skib i Flod- og Indsøsejlad i Overensstemmelse med de i denne Traktat udtalte Principer.

Art. 2. Hvis Sammenstødet ikke skyldes Fejl fra nogen af Siderne, eller det er en Følge af en uundgaaelig Hændelse (force majeure), bliver Tabet der, hvor det rammer, og der gives ingen Adgang til at fordræ Erstatning. Det samme er Tilfældet, hvis den Fejl, der har forarsaget Sammenstødet, er upaaavisselig. Det Tilfælde, at et af de to Skibe ligger for Anker, danner ikke nogen Undtagelse fra nævnte Regel.

Vedtoges uforandret efter en kortere Forhandling.

Art. 3. Hvis Sammenstødet skyldes Fejl alene paa den ene Side, bliver hele Tabet at bære af det Skib, om Bord paa hvilket Fejlen er begaaet.

Vedtoges uforandret uden Forhandling.

Art. 4. Hvis der er Fejl paa begge Sider, bliver hvert Skibs Ansvar at bestemme i Forhold til den begaaede Fejls Størrelse og Betydning. Alt Tab, forarsaget Skibene, deres Ladning, Besætning eller Passagerer, deles mellem dem i samme Forhold, idet der intet solidarisk Ansvar finder Sted. Det Skib, der i Kraft af en Befragtningskontrakt søges til Erstatning, kan ved at bevise det andet Skibs Fejl og dette Skibs forholdsmæssige Andel i Skylden befri sig forholdsmæssig for sit Ansvar efter Kontrakten.

Vedtoges uforandret.

Art. 5. Tabene i Sammenstødssager bliver at erstatte fuldt ud. De omfatter i Særdeleshed den virkelige og beviste Skade, Beløbet af de ved Sammenstødet forarsagede Tab, den Vinding, som de skadelidte Parter er gaaet tabt af, og Skadelsøholdelse i Form af Godtgørelse for Overliggedage.

Art. 6. Det, at Sammenstødet er forarsaget af en Lods, hvis Antagelse er paatvungen, udelukker ikke Ansvar for Skibet i Overensstemmelse med nærværende Traktat.

Vedtoges uforandrede.

Art. 7. Søgaende Skibe under Bugsering er ansvarlige overfor Tredjemand for Skade ved et Sammenstød, der er forarsaget ved Fejl fra den i Skibets Tjeneste værende Bugserbaad. Dette Ansvar forhindrer ikke det bugserede Skib i at have Regres mod det bugserende Skib i Henhold til Bugseringskontrakten. Bugserbaaden er paa den anden Side direkte ansvarlig overfor Tredjemand for sine Fejl, men er ikke sammen med det bugserede Skib ansvarlig for dette Skibs Fejl.

Vedtoges uforandret efter en kortere Forhandling.

Art. 8. Enhver Anordning, hvorved en Sammenstødssag gøres afhængig af Protestafleggelse eller specielle Formaliteter, ophæves.

Art. 9. Retten til at anlægge Sag i Anledning af Sammenstød ophører, naar der er gaaet to Aar siden den Tid, da Sammenstødet fandt Sted. Det enkelte Lands særlige Love afgør, hvilke Grunde der afbryder denne Præskription. Et Sagsanlæg fra Kaptajnens Side, selv om det kun angaar hans personlige Effekter, udsætter Præskriptionen til Fordel for alle de i vedkommende Skib interesserede.

Vedtoges uforandrede efter kortere Bemærkninger.

Art. 10. Skibe, som har været i Sammenstød, er forpligtede til at yde hinanden Hjælp, saa vidt Omstændighederne tillader det. Hvert enkelt Lands Lovgivning afgør Straffen for Overtrædelse heraf. Rederen er ikke ansvarlig for Kaptajnens eller Mandskabets Overtrædelse af denne Forskrift, og Undladelsen af at yde Hjælp paadrager ikke nogen Formodning om Skyld i Sammenstødet.

Vedtoges uforandret.

Hermed sluttede Eftermiddagsmødet og Forhandlingernes Fortsættelse udsattes til den næste Dag. Kongressens Deltagere var af Hamburg-Amerika Linjen indbudte til Middag om Bord i „Prinzessin Victoria Luise“.

Fredag d. 26de fortsattes Forhandlingerne med Udkastets Art. 11. Denne lød saaledes: Naar der i det foregaaende tales om Skibets Ansvar, menes hermed det Ansvar, som i Følge hvert enkelt Lands Lovgivning falder paa Reder, Befragter eller anden for Fejl, der i Sammenstødstilfælde begaas af Fører, Besætning eller andre i Skibets Tjeneste.

Fra nogle engelske Deltageres Side gjordes Indvendinger mod denne Artikels Formulering, men fra Dirigentspladsen blev det energisk fremhævet, at Resolutionerne paa London- og Parisermøderne maatte oprettholdes; fra anden Side fremhævedes, at det nu kun drejede sig om en nøjagtig Formulering af Indholdet af de tidligere Beslutninger; Forsamlingen skulde jo ikke slutte Traktater eller give Love, men derimod forelægge de forskellige Regeringer de Ønsker, som paa Møderne var komne frem og havde faaet Tilslutning. Man diskuterede derefter London-Resolutionens bindende Kraft, og en fransk Deltager foreslog at henvise Spørgsmaalet om Ansvar til det næste Møde. En engelsk Deltager sluttede sig til dette Forslag, men mente ikke at dette forhindrede Vedtagelsen af Art. 11; han foreslog at vedtage Art. 11 og at nedsætte en Kommission til Formulering af Ansvarsspørgsmaalet. Efter fortsat Diskussion og Forslag om at overlade det staaende Bureau Affattelsen af Art. 11, og efter at det var fremhævet som Forsamlingens Mening, at Art. 11 ikke skulde gøre nogen Ændring i de enkelte Landes Lovgivning om Ansvarsspørgsmaalet, blev Art. 11 vedtaget.

Art. 12. Sammenstød mellem Krigsskibe og Handelsskibe er ikke undergivet Reglerne i denne Traktat, uden for saa vidt som Ansvar i denne Retning anerkendes af den enkelte Stats Lovgivning.

Vedtoges uforandret.

Det samme gjaldt Art. 13 om Opsigelse og Art. 14 om Ikrafttræden af Traktaten.

Ved Eftermiddagsmødet begyndte man Forhandlingerne om det andet Traktatudkast: Om Bjærgning.

Art. 1*). De høje kontraherende Parter, der ønsker at støtte Udviklingen af en fælles Sølovgivning, vil lade de i denne Traktat udtalte Principer være ledende ved Paadømmelsen af alle Sager, der efter Traktatens Stadfæstelse bringes for Domstolene, og som vedrører Bjærgning af et søgaaende Skib eller Hjælp ydet af et saadant.

Vedtoges uforandret.

Art. 2*). Virksom Hjælp, ydet et Skib i Nød, giver Ret til Dækning for Omkostninger og Skade og til en passende Bjærgeløn. Al i Lovgivningen eksisterende Adskillelse mellem Bjærgning og Assistance ophæves. Mr. Carver gjorde Indvending mod Ordene „Dækning for Omkostninger og Skade“, der efter hans Formening ikke var klare nok; efter nogen Forhandling enedes man om at stryge disse Ord og tilføje en passende Bestemmelse til Art. 7.

Art. 3. Hvis den ydede Hjælp er bleven resultatløs, haves intet Krav paa Bjærgeløn. Den Sum, der skal betales, kan i intet Tilfælde overstige Værdien af det bjærgede.

Vedtoges uforandret.

Art. 4. Personer, der til Trods for Kaptajnens udtrykkelige Forbud har medvirket ved Arbejdet med at yde Hjælp, er udelukkede fra Ret til Skadelsøholdelse eller Løn.

Vedtoges uforandret.

Art. 5. En Bugserbaad har kun Ret til Bjærgeløn overfor det bugserede Skib, hvis dens Hjælp har været af en særlig Natur, liggende udenfor dens Forpligtelse efter Bugseringskontrakten.

Vedtoges uforandret.

*) Artiklernes Nummerbetegnelse og Følgeorden er blevet noget forandret siden vi gengav Traktatudkastene i „Dansk Søfartstidende“ den 13. Marts d. A.

Art. 6. Lodsen og Besætningen om Bord paa et Skib i Nød har ingen Ret til Bjærgeløn, selv om deres Virksomhed har været ekstraordinær, saa længe den dog maa siges at falde ind under deres kontraktmæssige Tjeneste.

Vedtoges uforandret.

Art. 7. I Mangel af udtrykkelig Overenskomst mellem Parterne skal vedkommende Myndighed fastsætte Bjærgelønnen, saaledes at Hensyn tages, først til Bjærgernes Anstrengelser og Dygtighed, Faren for det bjærgede og det bjærgende Skib samt det opnaaede Resultat, dernæst til Værdien af det bjærgede. I intet Tilfælde skal den paagældende Myndighed være enten tvungen eller berettiget til at tilstaa som Bjærgeløn en bestemt Del af det bjærgede eller dets Værdi.

Til denne Artikel skulde der i Henhold til Forhandlingerne ved Art. 2 gøres en Tilføjelse, svarende til de i Art. 2 udeladte Ord: Dækning for Skade og Omkostninger; det vedtoges endvidere efter „det bjærgede Skib“ at indføre „og dets Ladning“ samt efter „det bjærgende Skib“ at indføre „og de assisterende Personer“. Det vedtoges endvidere at lade Artiklens sidste Punktum komme til at lyde: I intet Tilfælde har den paagældende Myndighed at fastsætte Bjærgelønnen til en bestemt Kvota af det bjærgede eller dets Værdi.

Artikel 7 vedtoges herefter i følgende Form: I Mangel af udtrykkelig Overenskomst mellem Parterne skal vedkommende Myndighed fastsætte Bjærgelønnen, saaledes at Hensyn tages, først til Bjærgernes Anstrengelser og Dygtighed, Faren for det bjærgede Skib og dets Ladning, Faren for Bjærgerne og det bjærgende Skib og de Omkostninger og Tab, som det bjærgende Skib har haft, dernæst til Værdien af de bjærgede Genstande og Værdien af det bjærgende Skib. I intet Tilfælde har den paagældende Myndighed at fastsætte Bjærgelønnen til en bestemt Kvota af det bjærgede eller dets Værdi.

Art. 8. Enhver Kontrakt, som af den, der er udsat for Fare, er afsluttet, medens Faren stod paa, og som gaar ud paa at fastsætte Bjærgeløn, kan forandres af Dommeren, hvis han finder, at den betingede Bjærgeløn er ubillig overfor den ene eller den anden Part.

Denne Artikel vedtoges med den Forandring, at Ordene „den betingede Bjærgeløn“ erstattedes med Ordet „Afgørelsen“.

Art. 9. Intet af det i disse Regler indeholdte forandrer de Regler, der af de enkelte Stater følges med Hensyn til dømmende eller administrative Myndigheders Kompetence til at afgøre Bjærgelønsfordringer. Ligeledes bliver de i de enkelte Stater eksisterende Bestemmelser, der udstrækker Forpligtelsen til at yde Hjælp til Skibe i Nød ud over Sammenstødstilfælde, uberørte.

Hertil vedtoges at gøre følgende Tilføjelse: Heller ikke skal noget af det i denne Traktat indeholdte ophæve nogen i de enkelte Stater eksisterende Lovregel om Bjærgeløn for Bjærgning af Personer om Bord.

Det overdroges det staaende Bureau at redigere Artiklen i Overensstemmelse med det vedtagne.

Art. 10 om Traktatens Opsigelse og Art. 11 om Traktatens Ikrafttræden vedtoges uforandrede.

Det vedtoges endelig, at Komiteens staaende Bureau skulde søge at faa en af Staterne til at bringe den diplomatiske Behandling af Sagen i Gang.

(Sluttet.)

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Hr. Redaktør! Enhver, der er interesseret i dansk Skibsfart, har vist med stor Interesse læst de Artikler, der er fremkomne i „Dansk Søfartstidende“ om dette Æmne, og da det er af ubestridelig Vigtighed for Skibsfarten, kan man kun takke Kaptajn Berg, fordi han har rejst dette Spørgsmaal.

For at man skal have noget Udbytte af Diskussionen, er det imidlertid nødvendigt, at denne bliver ført uden unødigt Bitterhed samt at man holder sig til Sagen, og naar jeg i Dag udbeder mig Plads for nogle foreløbige Bemærkninger, er det dels fordi Kaptajn Berg er bortrejst og ikke selv kan svare for sig, dels fordi to Artikler i Deres ærede Blads Nr. 39, undertegnede henholdsvis F. Th. Hansen, fhv. Skibsfører, og tre navngivne Navigationslærere i Marstal, forekommer mig nok saa meget at beskæftige sig med Personen som med selve Sagen, samt endelig fordi d'Hrr. Navigationslærere særlig adresserer deres Bemærkninger til Bladets Læsere.

Som saadan skal jeg da tillade mig at bemærke, at for at have en Basis for Diskussionen, forekommer det mig, at man maa søge følgende Spørgsmaal besvarede:

1) Er det Navigationsskolen selv, Eksamenskommissionen indbefattet, der er den eneste Dommer over, hvorledes ovenstaaende Overskrift skal besvares?

2) Eller gives der andre, der maa anses for at være mere berettigede dertil og da hvem?

Med Hensyn til det første Spørgsmaal er det vist indlysende, at Navigationsskolen ikke kan være Dommer i sin egen Sag, og hvad det andet angaar, turde det vistnok være lige saa indlysende, at det maa være de Mænd, der er direkte interesserede i Spørgsmaalet, nemlig Skibsredere og Skibsførere, der er det rette Forum.

Skibsredernes Berettigelse behøver jeg selvfølgelig ikke at gøre mig til Talsmand for, men skal kun i al Almindelighed, i Anledning af Navigationslærernes Udtalelser, bemærke, at de vist helst er fri for „Undermaalere“ som Skibsførere, hvad enten disse er udgaaede fra dem, „som har Penge nok at ofre“, eller fra de „ubemidlede“.

Hvad derimod Skibsførernes Berettigelse til at udtale deres Mening om Spørgsmaalet angaar, da er denne naturlig givet ved Søløven, der paalægger dem Ansvaret for de Fejl, som Styrmandene maatte begaa; og da Søløvens § 79 paalægger Styrmandene at gaa dem til Haande ved Sejladsen og de dertil hørende Observationer og Beregninger etc., saa er det klart, at der er ingen, der bedre end dem kan afgøre, hvorvidt de Navigatorer, der afgaar fra vore Navigationsskoler, kan siges at være dygtige eller ikke.

Ved at læse de tre Navigationslæreres Artikel, faar man imidlertid den Forestilling, at d'Hrr. mener, at Skibsførerne ikke har en saadan Berettigelse. De synes ikke at kunne forstaa, at Navigationsskolen er, og kan aldrig blive andet, end en Tjener for Koffardimarinen og derimod ikke en Autoritet, og saa længe de ikke kan forstaa det, saa bliver det d'Hrr., der, for at bruge deres egne Ord, „fuldstændig mangler Ævne til at bedømme deres egen Begrænsning“, og en Diskussion med dem vil derfor i saa Tilfælde være haabløs.

Idet jeg haaber, at disse faa Bemærkninger maa bidrage til at bringe Diskussionen ind i det af mig angivne Spor, tegner jeg mig

Ærbødigst

Jacob Holm,
Skibskaptajn.

I Anledning af Hr. Kaptajn Bergs Artikel i Bladets Nr. 37 og den deri fremsatte Kritik af vort Navigationsvæsen og de Mænd, hvem dettes Ledelse for Tiden er betroet, maa jeg anmode den ærede Redaktion om velvilligst at forunde mig Plads for nedenanførte Tilsvær.

Jeg formoder, at Hr. Berg, saa snart han faar Øje paa denne Artikel og ser, at der endelig er en af de udelige Provinssianere, der rykker i Marken, fornøjet vil gnide sig i Hænderne og udbryde: „Saa lykkedes det dog omsider at faa en af disse Sløjbergere purret ud af sit Hi“. Dertil er i saa Fald kun at bemærke, at man selvfølgelig kan sparke saa længe og saa haardt til selv det fredeligste Bæst, at det tilsidst viser Tænder.

Jeg melder mig kun til Selvforsvar mod ubeviste og uberegtigede Beskyldninger, og — for at undgaa al Misforstaaelse — tilføjer jeg, at jeg udelukkende optræder paa egne Vegne. Jeg har intet som helst Mandat til at skrive paa andres Vegne. Vil Hr. Berg altsaa, naar han har læst nedenstaaende, forsøge at slaa fra sig, bedes han venligst kun lange ud efter mig.

Og vil Hr. Berg indskyde, at vi jo straks kunde have meldt os til Forhandling, saa havde de haarde Ord og Knubs, han nu anvender, været undgaaede, saa skal jeg dertil svare, at hvis Hr. Berg virkelig havde haft til Hensigt at underkaste vort Navigationsvæsen en rolig og saglig Drøftelse, saa var dette vel ogsaa sket. Men naar man efter blot at have læst hans allerførste Indlæg i Sagen uvilkaarligt nødes til at lægge Bladet fra sig med en bestemt Følelse af, at her gælder det ikke en rolig Drøftelse af de bestaaende Forhold, men kun en mere eller mindre tilsløret Agitation for den for længe siden uddebatterede Kjøbenhavnerplan om at nedlægge Provinsskolerne, for derefter at ophøje Kjøbenhavns Skole til et eneberettiget, eneherkende Statsuniversitet for Uddannelse af Koffardiofficerer, saa maa Hr. B. ikke undres over, at vi Provinssianere tie stille og lader ham snakke, i det mindste saa længe han kun snakker med sig selv og ikke kommer sagesløse Folks Ret og Ære for nær.

At agitere for denne gamle Plan er jo en ærlig Sag, men vi, som kender baade den og dens Ophav, vi, som ikke nærer Spor af Interesse for en saadan Plan, fordi vi simpelt hen anser den for meningsløs og for døvelig for en sund og god Udvikling af Navigationsvæsenet, hvorfor skulde vi blande os i en Diskussion af dette Æmne? Af Frygt for Planens Gennemførelse? Nej, en saadan Frygt vilde være ubegrundet. Den Plan lykkes det hverken Hr. Berg eller andre i Sagen interesserede at opagitere nogen Stemning for mere, hverken i Befolkningen eller hos Lovgivningsmagten. Og naar Hr. B. insinuerer, at Provinsskolernes Ejere „selvfølgelig“ er imod Planen blot af Hensyn til „Indtægten“, saa skal jeg for mit Vedkommende lade ham vide, at hvis der kun var Tale om den pekuniære Side af Sagen, saa stemte jeg straks for Statskolen. Men derom skal jeg ikke udtale mig nærmere her; Hr. Kapt. F. Th. Hansen vil — efter sine Udtalelser i sin første Artikel at dømme — sikkert nok forklare Hr. Berg den Ting tilstrækkelig tydelig.

Men hvorfor saa nu tage Del i denne ørkesløse Debat? Fordi Hr. Berg i sin Iver for at finde Midler til at naa sit Maal: Provinsskolernes Tilintetgørelse — eller dog deres Mistæneliggørelse — er kommen til at bruge saa stærke Udtryk om Skolerne og deres Bestyrere, at jeg i hvert Fald for mit eget Vedkommende finder det nødvendigt at værgе mig. At dømme efter, hvad Hr. B. i den Retning allerede har præsteret, føler jeg mig desuden saa temmelig overbevist om, at hvis ingen tog til Orde imod hans Beskyldninger imod os, vilde han i Bladets næste Nummer proklamere, at nu var der ført et uomstødeligt Bevis for, at Provinsskolerne bestyres af saa elendige Folk, at de ikke en Gang er i Stand til i et Blad at skrive et ordentligt Forsvar. Eller han vilde paastaa, at vi alle til Hobe havde faaet

Mundkurv paa, fordi hele Navigationsvæsenet ikke var andet end en Malkeko, en Svindlergeschäft, der ikke taalte at røres op i, og han vilde, som den Cato han er, slutte med et: Centrum censeo, Carthaginem (in casu Provinsskolerne) esse delendam.

Hr. B. griber naturligvis med Begærlighed en fra anden Side fremkommen Udtalelse om, at de i de senere Aar i Provinserne ansatte Navigationslærere er for daarligere — Kjøbenhavns Skole rører han selvfølgelig ikke ved. Dertil skal jeg bemærke, at de i hvert Fald er bedre uddannede end de fleste af de Lærere, der for 20—30 Aar siden underviste i Navigation. Der er i den Henseende gjort meget betydelige Fremskridt i de 27 Aar, jeg har haft med dette Skolevæsen at gøre. Derfor kan de forøvrigt være tynde nok; derom skal jeg ikke disputere med Hr. B., men kun gøre ham opmærksom paa, at saa længe man fastholder Fordringen om, at de Lærere, der skal forestaa Sømandens teoretiske Uddannelse i Navigation, tillige skal være praktiske Sømænd, saa vil det altid vise sig yderst vanskeligt — og bekosteligt — at faa dem bedre uddannede end de nuværende.

Hr. Berg vil indvende, at det er Bestyrerne, der skal undervise i Navigation, og at denne Stilling er saa lukrativ, at det nok betaler sig for en praktisk Sømand (yngre Skibsfører) at ofre en Del Aar og mange Penge paa at uddanne sig til denne Livsstilling. Jeg véd ikke, om Hr. Berg nogensinde vil faa Ret i en saadan Antagelse. Jeg tror det blot ikke, thi Hr. Berg og alle hans Meningsfæller paa dette Omraade maa vel erindre, at det er én Ting at være praktisk Sømand og en ganske anden Ting at være en habil Lærer.

Den, der skal blive en virkelig dygtig, eller endog blot brugbar, Lærer for voksne Mennesker, han maa være født med baade Lyst og Ævner til denne Gøring. Den Mand, der giver sig til at være Bestyrer og Lærer uden disse Betingelser i Forbindelse med en flaarig grundig Uddannelse, han vilde — derom kan jeg forsikre Hr. Berg — have gjort baade sig selv og Samfundet en stor Tjeneste ved at holde sig borte fra denne ansvarsfulde Livsgøring.

Dermed skal ingenlunde være sagt, at der ikke i Sømandsstanden findes brugbare Æmner til Lærer- eller endog til Bestyrergøringen, nej, ingenlunde, men de er faa, yderst faa. Derom kan ingen vide bedre Besked end vi, der i en Menneskealder har haft med Hundreder af unge Sømands Uddannelse at gøre. Og ganske naturligt! Den, der har Lyst, Ævner og Anlæg til at blive en dygtig Lærer, han gaar nemlig ikke til Søs, hvis da ikke særlige Omstændigheder fører ham den Vej. Og kommer saa endelig et saadant virkeligt Læreræmne til Søs, saa vil Hr. Berg og jeg let blive enige om, at hvis han en Gang gaar fra Søen og giver sig i Lag med den brydsomme og kostbare Uddannelse til Lærer, saa bliver han maaske en flink Lærer, men praktisk Sømand har han da i de 99 af 100 Tilfælde ikke været.

Nej, de to Begreber, praktisk Sømand og dygtig Lærer, dem faar man ikke saa let til at gaa op i en højere Enhed, og det er netop denne Vanskelighed, der tidligere har pint og hæmmet alle Fagskoler, f. Eks. de tekniske, indtil navnlig disse sidste synes at være blevne kloge af Skade.

Og dermed er jeg da naaet frem til den Bemærkning i Hr. Bergs sidste Artikel (i Nr. 37), der særlig har kaldt mig frem, en Bemærkning, der ved sin Uforstand og Ondsindethed i lige Grad godtgør, hvor lidet skikket Hr. Berg i Virkeligheden er til at drøfte det Æmne, han har valgt sig.

Hr. Berg har faaet at vide, at der omkring i Provinserne sidder en Del Bestyrere og Lærere, der aldrig har sejlet til Søs, kun er udrundne af noget for Hr. Berg saa lavt liggende som almindelige Kommunal lærere, og om dem erklærer han da, uden at kende en eneste af dem, og uden mindste Forsøg paa at begrunde sin

Dom, at disse Herrer ikke alene lider af Sløjhed og Slaphed, men at de kun er uduelige Levebrøds mænd, der for 50 Kr. i Præmie laver „tvivlsomme“ Modenhedsbeviser. Deres Uduelighed ligger selvfølgelig i, at de ikke er praktiske Sømand, og altsaa intet Begreb kan have om, hvilke „Fordringer der maa stilles til en Befalingsmand om Bord i et Skib“.

Det er mod disse meningsløse Beskyldninger, jeg protesterer, idet jeg opfordrer Hr. Berg til at bevise, hvad han skriver.

Hr. Berg er saa forgabet i al denne praktiske Sømandskundskab, at han rent glemmer, at det er en Ting, de danske Navigationsskoler intet som helst har med at gøre. Mod bedre Vidende kan Hr. Berg jo ikke have fremsat disse grimme Beskyldninger, og jeg maa da antage, at enten kender han ikke Loven af 30. Marts 1892, eller ogsaa har han i sin blinde Iver for at finde Angrebsvaaben mod Provins-skolerne „glemt“, hvilke Fordringer det er, Bestyrerne skal give Modenhedsbevis i. Forøvrigt er det slet ikke Bestyreren som saadan, der giver Modenhedsattest, men hver Lærer for sig i det Fag, han har undervist Eleven i (se § 4).

Vil Hr. Berg saa endnu paastaa, at disse Lærere og Bestyrere, der ikke har sejlet til Søs, i hvert Fald ikke bør give Undervisning i eller udstede Bevis for Modenhed i Navigation, Søvejsregler, Signalisering o. l., saa er dette jo en Ting, der maaske endnu i visse Lejre kan samles Stemmer for; men jeg betænker mig ikke paa at erklære, at netop de Ikke-Sømand, der for Tiden underviser i disse Fag, hører til Landets allerdygtigste Navigationslærere, hvilket hele Eksamenskommissionen saavel som disse Mænds mange Elever utvivlsomt med Fornøjelse vil attestere; og saa sidder disse Mænd desuden inde med en omfangsrig Læreruddannelse og en ogsaa udenfor Navigationsvæsenet anerkendt Dygtighed som Skolemænd, noget, der ikke kan siges om alle de Lærere og Bestyrere, der har „sejlet til Søs“, og som jo dog vel nok kan veje op mod praktisk Sømandskab, særlig naar der er Tale om en Skoles Ledelse og det pædagogiske Element ved selve Undervisningen. Hr. Bergs Sammenligning med Søkadetskolen er næppe synderlig overbevisende, idet denne Skole jo ogsaa har med den praktiske Uddannelse at gøre, men forøvrigt i flere vigtige Discipliner anvender Lærere, som ikke er Sømand. For Resten bryder Hr. Berg sig vist ikke om at faa hverken sin praktiske eller teoretiske Uddannelse sammenlignet med den, der bliver de vordende Søofficerer til Del.

Det var i sin Tid en yndet Sport fra Hr. Bergs Meningsfællers Side at kalde de Mænd, der her er Tale om, for „Pædagogerne“. Jeg for min Part har intet imod at blive benævnt saaledes. Det lyder mindre foragteligt end Hr. Bergs „Kommunelærere“, skønt dette utvivlsomt er af samme Rod og Oprindelse, men naar jeg foretrækker det pædagogiske, saa er det, fordi det har Hjemmel i ovennævnte Lovs § 7, en Hjemmel, som maaske i en nær Fremtid kunde faa mere Betydning, end den hidtil har haft.

Overfor Hr. Bergs Beskyldninger for Sløjhed, Slaphed og Styverfængereri har jeg selvfølgelig intet Middel til at værgе mig; men det er mit Haab, at alle de farende Sømand, der har faaet deres Uddannelse ved en Provinsskole, der ledes af en „Kommunelærer“, vil vide at værdsætte disse meningsløse og grundløse Beskyldninger mod saavel Navigationsdirektøren som os andre efter Fortjeneste.

Og til Hr. Berg skal jeg saa kun til Slutning bemærke, at hvis han mener, at en saglig og frugtbringende Forhandling om Navigationsvæsenets Udvikling — eller endog blot om hans egen kære Plan — kan føres paa Grundlag af slige Beskyldninger mod denne Institutions samtlige Ledere og Bærere, saa tager han sikkert fejl;

men en saadan Forhandling har jo forøvrigt heller slet ikke været hans Hensigt.

Fanø Navigationsskole, d. 27. September 1902.

L. Nic. Sørensen.
Bestyrer.

I „Dansk Søfartstidende“ har i den senere Tid d'Hrr. Berg og Krogh fremsat flere temmelig nedsættende Domme om Lærerne paa Provins-Navigationsskolerne samt om Eksamenskommissionen. Da undertegnede har startet en af disse Skoler d. 1. November 1852 og siden den Tid været Forstander og Lærer for samme, kan jeg nok tale lidt med om disse Sager, og anmoder den ærede Redaktion om Optagelse af følgende Linjer:

Da jeg i 1852 begyndte min ovennævnte Virksomhed, var vort Navigationsskolevæsen vel i en ret respektabel Tilstand, men dog (i Sammenligning med nu) temmelig primitivt. Senere, under de vekslende Navigationsdirektører, er Tilstanden efterhaanden gaaet jævnt fremad; men det er dog først under den nuværende Direktør, at Fremskridtene ret har faaet Fart. Det er virkelig meget betydeligt, hvad vort Navigationsvæsen under denne Direktør er blevet højnet; og at der nu skulde være Stagnation eller endog Tilbagegang heri, dette maa mildest talt stemples som en Fabel.

Eksamensfordringerne er hos os nok saa hensigtsmæssige og forstandigt beskafte som i nogen anden Stat paa Jordkloden, kan jeg sige; og Fordringerne tør ikke skrues højere, end de er, uden at man risikerer Udelukkelse af de i praktisk Henseende dygtigste og mest respektable Sømand, hvilket selvfølgelig vilde være til stor Skade.

Eksamensbedømmelsen er fuldt saa streng som fornuddent samt i høj Grad samvittighedsfuld og retfærdig. Jeg kan bemærke for den af mig bestyrede Skole, at Karaktererne ved den virkelige Eksamen falder forbausende nær Karaktererne ved Prøveeksamen. Den Elev saaledes, som præsterer en udmærket Prøveeksamen, bliver altid ogsaa udmærket ved den virkelige Eksamen, og omvendt; herfra er ingen Undtagelse.

Eksamen er endvidere ikke blot en Prøve af Eleverne, men den er lige saa meget en Prøve af Lærerne; og en Lærer, som herved maatte vise Mangel paa fornøden Duelighed, vilde ganske sikkert ikke blive taalt.

Dersom d'Hrr. blot havde opholdt sig nogen Tid ved en af vore Provinsskoler samt der overværet en Prøveeksamen og en virkelig Eksamen, da vilde uden al Tvivl deres Dom falde anderledes ud end den ovenanførte, hvorover man vel med Rette kan have Grund til at harnes.

Hvad særlig Navigationsdirektøren angaar, da har han sandelig saa stor Fortjeneste af Navigationsvæsenets Udvikling her i Landet, at han kun fortjener den største Tak og Højagtelse derfor; og naar nogen drister sig til at kaste Smuds paa hans ihærdige og utrættelige Virken for nævnte gode Sag, da vil dette kun falde tilbage paa Vedkommende selv.

Syendborg, d. 28. September 1902.

A. O. Tuxen.

Gamle og ny Regler for Skibes Manøvrering i „tropiske Cyklonstorme“.

Saa vel „Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie“ som de amerikanske „Pilot Charts“ har i den senere Tid indeholdt nogle Artikler om Cykloner og Manøvreringen i disse, og om end de Anvisninger, der gives for Manøvreringen, i alt væsentlig stemmer overens med dem, som nu læres ved vore Navigationsskoler, indeholder Artiklerne dog adskillige saa vigtige Momenter med Hensyn til Vindskagningen i Cyklonen og Centrets fremadskridende Bevægelse, at nedenstaaende, der i alt væsentligt er en sammentrængt Gengivelse af disse Artikler, forhaabentlig maa kunne interessere dette Blads Læsere, i Særdeleshed da det omhandlede Æmne nu til Dags i Modsætning til tidligere sjældent behandles i den nautiske Literatur.

Det var omtrent i Midten af forrige Aarhundrede, at den saakaldte „Lov om Storme“ blev opdaget, nemlig „at Vinden paa Nord Bredder kredser om det lave Tryk mod Urviseren, medens Vinden paa Syd Bredder kredser om det lave Tryk mod Urviseren“. Man havde tillige opdaget, at det var af største Betydning for et Skib at undgaa Cyklonens Centrum, dels paa Grund af den voldsomme uregelmæssige Sø, der herskede her, dels paa Grund af Vindens pludselige Skiften.

Uheldigvis var man kommen til den Anskuelse, at Vinden bevægede sig i Cirkler om det lave Tryk, og Datidens Regler for Manøvrering var derfor meget ufuldkomne, ja til Tider endog ligefrem farlige at benytte.

Kom et Skib ind i en Cyklon og der drejede under, vilde Vinden enten skage med eller mod Urviseren eller ogsaa blæse fra omtrent samme Retning. Vindskagning med Urviseren eller højre om krævede Styrbords Halse, hvorimod Vindskagning mod Urviseren eller venstre om krævede Bagbords Halse. Skagede Vinden ikke, skulde man sejle med Vinden plat.

Nu viste det sig, at Skibe, der efter Reglerne sejlede med Vinden plat og under denne Sejlads skulde fjerne sig fra Centret, alligevel kom der ind eller i dettes umiddelbare Nærhed, og skulde Sømanden ikke helt tabe Tilliden til Regler for Manøvrering, maatte man se at udfinde Grunden til, at Reglerne ikke altid holdt Stik. Man var paa denne Tid naaet til Udgivelsen af daglige Vejrkort, og det var gennem disse, at Hollænderen Buys-Ballot paaviste, at Vinden bevæger sig ikke i Cirkler om det lave Tryk, men i Spirallinjer ind imod det lave Tryk.

Med østlig Vind paa Nord Bredder ligger Centret ikke Syd for, men nærmest S.S.V. for Skibet, og med østlig Vind paa Syd Bredder ikke Nord for, men N.N.V. for Skibet. Reglerne blev nu ændrede saaledes, at det, hvor det tidligere hed „sejle med Vinden plat“, nu kom til at hedde „sejle med Vinden et Par Streger ind paa Laaringen“, eller i Stedet for som tidligere med vedholdende østlig Vind at sejle mod Vest i Orkanen, skulde man nu sejle mod V.N.V. paa Nord Bredder og mod V.S.V. paa Syd Bredder.

Hermed er dog Sagen ikke klaret. Vindskagningen i en Cyklon kan ofte være ret uregelmæssig, saa at man maa vogte sig for af en øjeblikkelig Vindskagning at ville afgøre, i hvilken af Cyklonens Sider man befinder sig. I det amerikanske „Pilot Chart“ for August tilraades det med Hensyn til Vindskagningen kun at agte paa Vindens Retning mellem de hæftige Orkanbyger og ikke under selve Bygerne, da Vinden i Almindelighed i disse, ligegyldig i hvilken af Orkanens Sider man befinder sig, kommer fra en Retning, der ligger noget tilhøjre for Vindretningen før Bygen. I Bygerne vil Luften nemlig, paa Grund af sin større Hastighed, af Centrifugalkraften slynges mere ud fra Cykloncentret, hvorved Vinklen

mellem Vindretning og Gradient (Retningen til Cykloncentret) forøges.

Paa Syd Bredder vil Vinden i Bygerne komme fra en Retning, der ligger noget til venstre for den foregaaende Vindretning.

Som bekendt er det hovedsagelig mellem 10° og 30° Bredder paa begge Halvkugler, at man er udsat for at træffe tropiske Cyklonstorme. En Undersøgelse af Vinklen mellem Vindretning og Gradient har for disse Bredder ført til følgende Resultater: Ved en Vindstyrke fra 10 til 12 efter „Beaufort“ er Vinklen mellem 7 og 7½ Streger, ved Vindstyrke fra 7 til 10 er Vinklen omkring 6 Streger, medens den ved mindre Vindstyrker kan være underkastet store Forandringer, idet den kan variere mellem 1 og 12 Streger.

Med en Vindstyrke, der svarer til, hvad vi kalder „rebet Mærsejls Kuling“, er man altsaa i Stand til indenfor et Par Streger at afgøre, i hvilken Retning man har Orkanens Centrum. Befinder man sig saaledes i August i det nordlige Atlanterhav mellem 20° og 25° Nord Bredder og 65° og 70° Vest Længde og det f. Eks. blæser fra N.N.Ø. med en Vindstyrke omkring 7, vil man have Orkanens Centrum omtrent i S.Ø. Afstanden til Centret er nemlig endnu betydelig, saa at man, hvis man drejer under for Styrbords Halse for at afvente Vindskagning, maa blive liggende en Stund for at komme til et Resultat. Herved spildes imidlertid den kostbare Tid; thi er man først kommen Centret saa nær, at Orkanen blæser med fuld Styrke, er enhver Manøvrering saa godt som udelukket; det gælder netop om i Tide at faa bestemt, hvorledes man skal forholde sig. En saadan Bestemmelse lod sig foretage, saafremt man foruden at have Kendskab til den Retning, i hvilken Centret haves, ogsaa havde Kendskab til den Retning, i hvilken Centret bevæger sig.

Tidligere har man ved Bestemmelsen af Cyklonbanerne udelukkende taget Hensyn til Vindretningen, selv i betydelig Afstand fra Centret, og for alle Vindstyrker anslaaet Vinklen mellem Vindretning og Gradient til at være den samme. Det er da ikke til at undre sig over, at de paa dette Grundlag konstruerede Cyklonbaner ofte afveg betydeligt fra de virkelige Baner. Nyere og mere kritiske Undersøgelser har ført til det Resultat, at Stedet og Aarstiden har en betydelig Indflydelse paa Cyklonbanerne. Dette er saaledes paavist at gælde for Typhonerne*) i de japanske Farvande, og af det amerikanske „Pilot Chart“ for August, hvor Banerne for alle Augustorkaner fra 1890 til 1901 er indlagte, fremgaar, at af de Orkaner, som i de forløbne 12 Aar har hjemstøgt Atlanterhavet, har ingen bevæget sig mod Nord eller Østen for Nord, før de har passeret 26° Nord Bredder. Vest for 60° Vest Længde har ingen Orkan bevæget sig vestligere end V.N.V. og nordligere end N.N.V., og disse to Ydergrænser naas endda kun af 2 af de 7 Augustorkaner, som er fremstillede. Øst for 60° Vest Længde træffes Orkaner kun Syd for Vindkredsen, og Banerne for disse er her mere vestlige, dog aldrig Sønd for Vest.

Med det ovenfor nævnte Eksempel for Øje vil det nu fremgaa, at man, naar man befinder sig indenfor de angivne Bredder og Længder og har Centret i S.Ø., da maa være i eller tæt ved Centerbanen, og derfor uden at spilde et eneste Minut bør sejle mod S.V. Til en anden Aarstid eller paa et andet Sted gælder andre Regler overensstemmende med Cykloncentrets Bevægelse, der jo som ovenfor nævnt er afhængig af Tid og Sted.

Med Hensyn til de hidtidige Regler for Manøvrering i tropiske Cykloner bemærker E. Knipping i „Annalen der Hydrographie“, 7. Hæfte 1902: „Om det end maa siges, at de hidtidige Regler ikke mere er fuldt ud tidssvarende, saa er der dog saa meget rigtigt og prak-

*) „Segelhandbuch der Deutschen Seewarte für den Stillen Ocean“, Side 254.

tisk ved dem, at det vilde være aldeles forkasteligt helt at bryde med dem, selv om de ikke i ethvert forekommende Tilfælde kan siges at være fuldt ud tilfredsstillende. Alt hvad de indeholder om det vindstille Stormcentrum, Vindens pludselige Skiften i Centrets Nærhed, den modsatte Vindskagning i Cyklonens højre og venstre Side, om i Tide at dreje under, for ved indtrædende Vindskagning at manøvrere i Overensstemmelse dermed, og meget mere, som tidligere Forskere med beundringsværdig Flid har opdaget og samlet, er efter Sted og Tid endnu værdifuldt og brugbart. Kun tør man ikke blive staaende ved disse Regler alene, da i enkelte Tilfælde et Skib ved kun at følge dem kan udsættes for unødvendig Fare."

Ifølge de ny Regler gælder det om at skaffe sig saa nøje Kendskab som mulig til Cykloncentrets Bevægelse paa det paagældende Sted efter Aarstiden, og man vil da, naar det blæser op fra en bestemt Retning, uden Tøven være i Stand til at vælge den fordelagtigste Kurs, altsaa paa et Tidspunkt, hvor en hvilkensomhelst Manøvre endnu er mulig.

For Atlanterhavets Vedkommende faar man gennem de amerikanske „Pilot Charts“ udmærket Oplysning om alt vedrørende Orkanerne. Enhver Skibsfører, der afleverer en saakaldet „weather report“ til „Hydrographic Office“ i Washington, faar disse Kort gratis tilstillede. Observationerne over Vejrliget skal kun anstilles en Gang daglig, nemlig ved Middelmiddag i Greenwich, naar da ikke særlige Vejrforhold, f. Eks. Storm, gør hyppigere Observationer ønskelige. Ogsaa paa mangfoldige andre Omraader yder de amerikanske „Pilot Charts“ værdifulde Oplysninger, og de bør derfor ikke savnes om Bord i noget Skib, der befarer Atlanterhavet.

Sluttelig endnu kun dette: De ny Anvisninger er ikke et Brud med de hidtidige, men kun en Fuldkommengørelse af disse. Efter de ny Anvisninger bestemmer jeg af Vindretningen Retningen til Cykloncentret, og af Kort eller Sejlplanvisninger den Retning, hvori Centret skrider frem. Jeg vil da være klar over, om jeg er i eller tæt ved Centerbanen eller i Cyklonens højre eller venstre Side og derefter vælge min Kurs i Overensstemmelse med de hidtidige Regler.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Naar undtages Fragterne fra Nordamerika, som til Trods for det højst tarvelige Niveau, hvorpaa de i Forvejen befandt sig, er faldne yderligere i Ugens Løb, viser Raterne i andre Retninger ingen nævneværdig Forandring, dog fra regnet Kulfragterne til Østersøen, der er højere paa Grund af den fremrykkede Saison for de nordlige Pladsers Vedkommende og de usle Returfragter. Det er ganske mærkværdigt og vistnok ret enestaaende, at Returfragterne fra Østersøen har været saa slette paa denne Aarstid som i Aar, og der er desværre ikke megen Udsigt til, at der skal komme nogen Stigning med det første, i hvert Tilfælde ikke i Træfragterne fra Botten. Hvad angaar Korn, Hør etc. fra Rusland, da ventes der nok en Del Eksport, men Varerne lader vente længe paa sig paa Grund af det ugunstige Høstvejr. Allerede nu begynder Englænderne saa smaat at søge ud af Østersøen, en stor Del af den skandinaviske og tyske Tonnage søger ogsaa andre Markeder, og skulde der virkelig

blive en betydelig Eksport fra Østersøen til Vinter, kan vi godt vente at faa profitable Rater at se til den Tid.

Det østlige Marked viser ikke megen Forandring. Fra Calcutta noteres stadig 20/ Jutebasis til Dundee pr. Oktober, og for Ris fra Rangoon er sidst betalt 18/6 à 18/9 U. K. eller Kont., samme Maaned. Kurrachee er højere paa Basis af 13/6 til udsøgt Havn pr. Oktober, medens 14/ betaltes for prompt. Bombay meget stille og noterer 11/ pr. Oktober.

Sortehavet og Azoff er fastere og Begæret, navnlig efter „handy“ Tonnage, er livligere end for en Uge siden. I Odessa er der omtrent en Uges „turn“, hvorimod der i Nicolaieff kan lastes omtrent straks. Der betales for store Dampere pr. Oktober fra nævnte Pladser 10/6 à 10/9 til L. H. A. R. Fra Nicolaieff til Danmark (2 Havne) sluttedes 3,500 d. w. Damper pr. Oktober til 12/. Sulina fremdeles stille. Azoff betaler c. 12/6 N. C. 6 d. ekstra Hamburg for almindelige Størrelser, men store Baade maa nøjes med 1 sh. mindre. Donauen er næsten ganske livløs.

Middelhavet er nogenlunde fast, men der gøres ikke mange Befragtninger. For Erts er betalt 10/ Villaricos eller Carboneras/Rotterdam, 8/6 Benisaf/Tyne, 9/ Antwerpen med „full terms“. For Esparto fra Almeria eller Aguilas kan faas 15/ til Forth Dock. Alexandria er højere, og der er sidst sluttet til 12/ U. K., 11/ Bristol Kanalen, pr. Oktober. Fra Bilbao betinges 5/1½ Middlesbro, 6/ Garston, 6/6 Whitehaven, 5/6 Antwerpen.

Amerika er, som en Følge af det vedvarende store Tilbud af Tonnage, endnu slettere end forrige Uge, og for blot at faa Beskæftigelse maa de stakkels Redere, som har disponibel Tonnage, gøre alle mulige Indrømmelser i Retning af at give ekstra Last- og Lossehavne, især for de rigtig store Baade, thi Vanskeligheden ved at faa fuld Ladning fra én Havn til én Havn bliver daglig større. Fra Savannah til U. K. eller Kont. sluttedes flere Oktober Baade til 22/6, men selv denne usle Rate kan næppe gentages nu. For Korn fra Atlanterhavspladserne betales ikke over 1/9 pr. Qr. til udsøgt Havn, og for Fosfat er sluttet til 14/ Tampa/Boness. Golfpladserne er lige saa daarligere og paa Netto Charter faas kun 9/ for prompt, 10/ à 10/6 pr. November til U. K. eller Kont. Tømmerfragterne er omtrent uforandrede; der sluttedes 85/ fra Pensacola eller Mobile til U. K. eller Kont. pr. Oktober, endvidere 80/ Antwerpen eller Hamburg. Fra de kanadiske Pladser slutes ikke meget; sidst betalte Rater er Frcs. 51 Halifax/Rochefort, Quebec/U. K. eller Kont. 42/6 à 43/9, alt pr. Oktober.

La Plata Markedet er fremdeles trevnt for prompt Lastning, men Raterne er uforandrede paa Basis af c. 17/ pr. Oktober fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. Endvidere er der sluttet nogle Dampere pr. Januar/Februar til 18/ for indtil 3,000 Tons, 6 d. mindre for større Baade.

Østersømarkedet har ikke bedret sig. Ladninger er fremdeles knappe. Fra Riga noteres 19/ D/B. til Grimsby eller Grangemouth, 20/ London, Hfl. 12 D/B. Hfl. 13/14 Kappbjælker, 6/6 Sleepers til Holland, 10½ d. Havrebasis London, 1/ Antwerpen eller Dunkirk samt Frcs. 18 pr. Ton Hør, Frcs. 27/28 D/B. Rouen. Libau er flov paa Basis af 10½ d. til London eller Rotterdam, og fra Windau faas ikke over 35/ pr. 343 Kbf. Props til West Hartlepool, Hfl. 14 pr. Tylt Kappbjælker til Holland. Petersborg har meget lidt at byde paa; der noteres 1/0¾ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1/2¼ Hamburg, Weseren. Fra Kronstadt betales kun 20/ à 21/ D/B. til London, Hfl. 11½ à 12 til Rotterdam. Der sluttedes til 25/ D/B. Torneå/London, Frcs. 29 D/B. B. Sydfinland/Antwerpen, og noteres endvidere Skutskär/Ghent Frcs. 28/29 D/B., Luleå/Ostende Frcs. 33, Sundsvall/Rotterdam Hfl. 11½ à 12, Sydfinland/Amsterdam Hfl. 12, Kronstadt/Aberdeen 21/6. Fra Königsberg noteres 1/3 Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam,

Rm. 6 à 6½ pr. Ton. Korn for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig. For Sleepers fra Memel kan faas 6/9 Troon.

Kulfragterne er paa det nærmeste uforandrede undtagen til Østersøen, hvortil en Stigning af 3-6 d. pr. Ton er at konstateres. Fra Tynen eller Forthet bydes 4/6 til Kronstadt for Baade op til 3,000 Tons, og sluttedes endvidere fra Tynen som følger: 4/3 à 4/4½ Swinemünde, 4/3 Kjøbenhavn, 4/3 Neufahrwasser, 4/9 Libau, 4/9 à 5/ Helsingfors, 5/ Rostock, 4/9 Helsingør, 4/6 Genua, 5/ Alexandria. Fra Forthet betaales 4/1½ Aarhus, 4/9 à 5/ Kiel, 4/3 Kjøbenhavn, 4/6 Horsens eller Vejle, 4/3 Neufahrwasser, 4/4½ Stockholm, 5/ à 5/3 for 5/800 Tons Dampere til mindre dansk Provinshavn. Fra Cardiff opnaas 4/6 à 4/9 til Genua, 5/ Messina, 4/6 Piræus eller Konstantinopel, 5/ Port Said, 12/6 Aden, 6/ Las Palmas, 9/6 à 10/6 River Plate. Der sluttedes en Del Dampere fra Swansea til Amerika som følger: 6/ Montreal, 5/6 New York eller Philadelphia, 6/ Baltimore, 6/6 à 7/ Boston.

Ugens Havarier.

Lizzie, Dpsk. af Liverpool, er d. 25. Septbr. paa Rejsen fra Riga til Garston med Sleepers grundstødt paa Smaagrundene ved Saltholmen. Skibet kom flot med Assistance af Svitzers og bragtes hertil. Fortsat Rejsen efter Dykkerundersøgelse.

Rossing, 3-m. Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Gefle til Shoreham med Trælaster i Farvandet syd for Læsø været i Kollision med Skonnert Aldebaran af Brantevik. Rossing fik knækket Spryd og Klyverbom og fik betydelig Skade paa Takkelage og Skanseklædning og indgik til Frederikshavn. Aldebaran fortsatte Rejsen.

Reidar, norsk Dpsk., er paa Rejsen fra Sunderland til Kronstadt med Kul strandet ved Agger, og bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen, 18 Mand, bjærgedes af Agger Redningsbaad.

Otto, Dpsk. af Kalmar, kom d. 26. Septbr. paa Rejsen fra Allos til Königsberg med Kul i Taage paa Grund ved Ellekilde. Ved at kaste noget af Ladningen over Bord kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Sejrskransen, Skonnertbrig af Marstal, har 16. Septbr. paa Rejsen fra Hernøsand med Trælaster ved Indsejlingen til Brest været i Kollision med Sluppen Saint Pierre, der fik en Del oven Bords Skade.

Caducense, Dpsk. af London, har paa Rejsen fra Burntisland til Luleå med Kul maattet søge ind til Frederikshavn med Skade paa Maskinen.

Eva, 3-m. Skonnert af Rudkjøbing, har nord for Anholt været i Kollision med svensk 3-m. Skonnert Lilly. Eva var paa Rejsen fra Helsingfors til England med Trælaster og indkom til Frederikshavn med knækket Fokke- og Mærseraa og beskadiget Bagbords Boug. Lilly tog ingen Skade.

Salem, Barkskib af Nystad, har Natten til 28. Septbr. paa Rejsen fra London til Gefle i Ballast mellem Bornholm og Sverrig været i Kollision med Skonnert Hermine af Slite, der fik Bagbord Side knust over Vandlinien og Masterne brækkede. Salem, der fik Fortop og Klyverbom brækket, tog Hermine paa Slæb og bragte den til Rønne.

Flaskepost.

Paa Anholt Strand fandtes d. 28. Septbr. en Flaske, indeholdende en Seddel, hvorpaa der var skrevet: „Den 22de September Storm af Nordvest, 2 Mand over Bord, kastet Dækslasten. Den 23de Skuden læk, alle Mand i Pumperne. Den 24. ds. Vandet stiger, vi gaar i Baaden. „Friheden“ af Frederiksstad, Kapt. Sundby, Nordsoen.“ Ritz. Bur. melder „Friheden af Frederikshavn“, hvilket maa bero paa en Misforstaaelse, da der ikke findes noget Skib af dette Navn hjemmehørende i Frederikshavn. Derimod findes i Lloyds Register Friheden af Frederiksstad, Norge, Kapt. Sundbye, Barkskib, bygget i 1877.

Gylfe, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Afgangen til Malmø d. 26. Septbr. ud for Toldboddommen været i Kollision med Jagt Pollux af Nykjøbing p. F., der tog nogen Skade.

Fra Sø og Land.

Fra Almindeligt dansk Vare- og Industrilotteri er der udgaaet Bekendtgørelse om, at de Spillere, der ønsker at beholde deres gamle Numre, maa afhente disse senest Lørdag den 4. Oktober, da Salget af de ufornyeede Lodder straks tager sin Begyndelse efter nævnte Dag.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister og Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleøen er d. 26. f. M. en større Damp (Værftets Bygning Nr. 223) løbet af Stablen.

Skibet der bygges for Aktieselskabet Det danske Kulkompagni til Kultransport, er 290 Fod langt, 40 Fod bredt og 21½ Fod dybt; det faar en Bæreevne af c. 3,000 Tons og indrettes specielt for Kompagniets mekaniske Losseapparater, der vil kunne udlosse Skibet i 10 Timer. Skibet forsynes med Triple Ekspansions Maskine og indrettes forøvrigt solidt og praktisk for Formaålet.

Afløbningen, der foregik smukt og uden Uheld, overværedes af Kulkompagniets Bestyrelse og flere Indbudne.

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. Adolph Andersen, Sørensens, afgik fra Antwerpen 29. Septbr. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 9. Septbr. til Aarhus. — Alexandra, Thomsen, afgaar forv. 1. Oktbr. fra New York hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Cadix 22. Septbr. hertil. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Hull 27. Septbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Collo 23. Septbr. hertil. — Antwerpen, Andresen, ankommer forv. 30. Septbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom hertil 25. Septbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Digelli Algiers 28. Septbr. hertil. — Axelhuus, Skov, ankom her fra Stettin 28. Septbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom her 27. Septbr. fra Newcastle. — Beira, Lunge, afgaar forv. 30. Septbr. fra Cadix til Lissabon. — Botnia, Bay, ankom her fra Reval 29. Septbr. — Christian IX., Kolster, afgik fra London 28. Septbr. — Christianssund, Rørbye, ankom til Trondhjem 29. Septbr. — Constantin, Niedersee, afgaar forv. 2. Oktbr. til Newcastle fra Frederikshavn. — Dagmar, Mortensen, afgik herfra 27. Septbr. til Mostaganem. — Douro, Mortensen, afgik fra St. Petersburg 29. Septbr. — Ella, Johnsen, ank til Hamburg 28. Septbr. — Eos, Har- der, ankom til Dunkirk 28. Septbr. — Esbern Snare, Mad- sen, afgaar forventelig 2. Oktbr. fra Odense til Newcastle. — Florida, Koch, ankom forv. her 1. Oktbr. — Ficaria, Thøgersen, afgaar 2. Oktbr. herfra til Newcastle. — Frederik, Thomsen, ankom til Hull 25. Septbr. — Garonne, Kro- mann, ankom til St. Petersburg 29. Septbr. — Georgios I, Schibbye, afgaar forv. 30. Septbr. fra St. Petersburg hertil. — Hekla, Wulff, ankom til New York 24. Septbr. — Hen- gest, Simonsen, afgik herfra 29. Septbr. til Libau. — Hjelm, Hansen, ankommer forv. her 30. Septbr. — Island,

Holst, afgaar forv. 30. Septbr. fra Christiania hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom her 30. Septbr. fra St. Petersborg. — Jolantha, Christiansen, ankom til Rotterdam 29. Septbr. — Jyden, Glösen, afgik fra Bergen 29. September. — Kasan, Hansen, ankom til Libau 28. Septbr. — Kentucky, Thidemann, afgik herfra 17. Septbr. til New York. — Kiew, Jacobsen, ankom her 29. Septbr. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra Havre 27. Septbr. — Kursk, Møller, pass. Holtenu 29. Septbr. til London. — Laura, Aasberg, ankom til Leith 29. Septbr. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 28. Septbr. — Lolland, Ankersen, ankom til Leith 28. Septbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Königsberg 29. Septbr. — Louisiana, Lissner, afgik fra New York 27. Septbr. — L. P. Holmblad, Andersen, afgaar forv. 30. Septbr. fra Boston hertil. — Maja, Johnsen, ank. her 29. Septbr. fra Hamburg. — Morse, Frisenette, ankom forventelig 30. Septbr. til Las Palmas. — Moskov, Sørensen, ankom til Riga 30. Septbr. — Nishnej Novgorod, Harder, afg. forv. 30. Septbr. fra Genua til Neapel. — Nordjylland, Krag, afgik fra Lissabon 26. Septbr. til Havre. — Norge, Gundel, afgik herfra 24. Septbr. til New York. — O. B. Suhr, Jonsen, afgaar forv. 1. Oktbr. fra St. Petersborg hertil. — Omsk, Müller, ankom til Tarragona 28. Septbr. — Oscar II, Skjødt, ankom her 28. Septbr. — Perm, Christensen, ankom til London 28. Septbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Riga 27. Septbr. til Antwerpen. — Rita, Meldahl, ankom til Antwerpen 26. Septbr. — Seine, Staal, afg. fra la Rochelle 29. Septbr. til Havre. — Storebelt, Jørgensen, ankom til Newcastle 28. Septbr. — Texas, Holm, afgik fra Kolding 7. Septbr., ankommer forventelig 2. Oktbr. til New Orleans. — Thyra, Fischer, afgik fra Libau 29. Septbr. — Tiber, Bech, afgik fra Sunderland 26. Septbr. til Marseilles. — Tyr, Jørgensen, ankom her 28. Septbr. fra Vestnorge. — Valdemar, Kofod, ankom til Hull 29. Septbr. — Vendssysel, Jacobæus, ankom til Göteborg 28. Septbr. — Viking, Rasmussen, ankom til Oporto 29. Septbr. — Xenia, Kruse, afgik fra Stettin 30. Septbr. — Yrsa, Gommesen, ankom her 29. Septbr. fra Libau. — Erik ankom her 29. Septbr. — Vadsø ankommer forv. her 30. Septbr. fra Kallundborg. — Skjold ankom her 30. Septbr. fra Stettin. — Habil afgik 29. Septbr. fra Swansea hertil. — Nanna ankom til Sundswall 30. Septbr. — Essex afgik fra Hull 28. Septbr. hertil. — Themis afgik herfra 29. Septbr. til Stettin. — Activa ankom her 30. Septbr. fra Bremen.

Carl, Skjøld, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra Kronstadt 23. Septbr., ank. til Libau 25. Septbr. — Frode, Tofte, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., ankom til Neder Calix 26. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afgik fra Blyth 19. Septbr., ank. til Kronstadt 26. September. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Haukipudas 16. Septbr., ank. til Rouen 26. September. — Erik II, Hveysel, afgik fra Sundsvall 16. Septbr., ankom til Dunkirk 23. Septbr. — Knud II, Hansen, afg. fra Wearmouth 27. Septbr., ankom til Kjøbenhavn 30. Septbr. — Skjøld, Schmidt, afgik fra Libau 27. Septbr., bestemt til London. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Ripola 27. Septbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Blyth 7. Septbr., ank. til Archangel 20. Septbr. — Volmer, Riber, afgik fra Kronstadt 24. Septbr., ankom til Riga 26. Septbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 29. Septbr., best. til Riga. — Olaf, Petersen, afgik fra Calais 6. Septbr., ankom til Archangel 22. Septbr. — Svend II, Risø, afg. fra Blyth 27. Septbr., best. til Kronstadt.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Libau 23. Septbr., best. til London. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Blyth 26. Septbr., best. til Kronstadt. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Libau 23. Septbr., ankom til Rotterdam 27. Septbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ankom til Kronstadt 19. Septbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Rotterdam 22. Septbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ankom til Grimsby 27. Septbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Ghent 26. Septbr. — Kamma, Løffler, ank. til Riga 30. September. — Helga, Lagesen, ank. til Rouen 26. Septbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Rouen 25. Septbr. — Elna, Møller, ank. til Howden Dock 28. Septbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Nordmaling 29. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, ankom til Kjøge 25. Septbr. — Væring, Krohn, ankom til Archangel 26. Septbr. — Ophelia, Vilhelmsen, afgik fra Novorossisk 29. Septbr. — Dana, Nielsen, ankom til St. Ybes 29. Septbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Konstantinopel 30. Septbr., bestemt til Braila. — Niobe, Schmidt, pass. Hirtshals 28. Septbr., best. til Kronstadt. — Nancy, Nielsen, afgik fra Kallundborg 25. Septbr., ank. til Sundsvall 29. September. — Nautik, Meinertz, afgik fra Kronstadt 30. Septbr., bestemt til Frederikshavn. — Nordsøen, Gram, afg. fra Alloa 23. Septbr., ank. til Königsberg 29. September. — Nexos, Sørensen, afgik fra Trangsund 26. Septbr., best.

til Kings Lynn. — Nora, Jørgensen, ank. til Glasgow 24. Septbr. — Neptun, Winther, pass. Hanstholm 28. Septbr., ank. til Gr. Yarmouth 30. Septbr. — Nerma, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 24. Septbr., ank. til Hull 27. Septbr. — Alia, Nørby, afgik fra Blyth. 30. Septbr., best. til Esbjerg.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Nakskov 25. Septbr., ank. til Kemi 30. Septbr. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Wisbech 28. Septbr., ankom til Middlesbro 30. Septbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Trångsund (Finland) 27. Septbr. — Karen, Degn, afgik 27. Septbr. fra Raumo til Kings Lynn.

Nordsøen. Wineland, Degn, ankom til Hamburg 29. Septbr. — Nordland, Petersen, ankom til Aarhus 29. Septbr. — Holland, Lund, ankom til Warkworth 25. Septbr. — England, Andresen, ank. til Libau 27. Septbr. — Rusland, Møller, ankom til Havre 29. Septbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Kbhvn. 26. Septbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Savannah 27. Septbr. — Ekliptika, Callesen, ank. til Alexandria 25. Septbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Stavanger 20. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Libau 24. Septbr., best. til London. — Fyen, Hansen, afg. fra Rotterdam 26. Septbr., ankom til Burntisland 28. Septbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Svendborg 26. Septbr., ank. til Riga 29. September. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 28. Septbr., best. til Dunkerque. — Carl Hecksher, Starck, ank. til Rotterdam 24. Septbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Riga 27. Septbr., best. til Dordrecht.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Riga 27. Septbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sunderland 26. Septbr., best. til Swinemünde. — Caledonia, Fisker, ankom til Amsterdam 24. Septbr.

Inga. Flandria, Petersen, ank. til Windau 25. September. — Granania, Horn, ankom til Ardrossan 26. Septbr. — Carbonia, Jørgensen, ankom til Ostende 28. September.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Blyth 26. Septbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Liverpool 29. Septbr. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Kbhvn. 30. Septbr., best. til Terneuzen. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Rotterdam 27. Septbr. — Frederiksberg, Jørgensen, afgik fra Pera 29. Septbr., best. til Esbjerg. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 29. Septbr., best. til W. Hartlepool. — Kronborg, Eriksen, ankom til Noumea 12. Septbr. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 28. Septbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Calais 25. Septbr. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 27. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Galatz 19. Septbr., best. til Ostende. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Cardiff 30. Septbr., best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 30. Septbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Roumo 26. Septbr., best. til Rotterdam. — Marselisborg, Andersen, ankom til Odessa 23. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Cardiff 25. Septbr., best. til Madeira. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Braila 25. Septbr. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Odessa 17. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Gefle 24. Septbr., best. til Ghent.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 27. Septbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Trangsund 28. Septbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kbhvn. 30. Septbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Kbhvn. 27. Septbr. — Agnete, Jensen, ank. til Kiel 28. Septbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Svendborg 27. Septbr. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 29. Septbr. — Ajax, Brorson, ank. til Libau 29. Septbr. — Bornholm, Petersen, afg. fra Grangemouth 27. Septbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, afg. fra Blyth 22. Septbr., best. til Fiume. — Rønne, Hintze, afg. fra Grangemouth 30. Septbr., best. til Kbhvn.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Riga 27. Septbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 30. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Dunkirk 24. Septbr. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Dunkirk 20. Septbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Gand 29. Septbr. — Helge, Matthiessen, afg. fra Kronstadt 24. Septbr., best. til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni meddele: Siam, Glahn, ank. til Kbhvn. 27. Septbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Gibraltar 23. Septbr. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Singapore 29. Septbr.

Ærø. Erindring, Hansen, ankom 22. Septbr. til Borgå.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Kotka 28. Septbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Wasa 22. Septbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Calais 25. September. — N. G. Petersen, Ellekilde

ank. til Hankipuda 28. Septbr. — G. Koch, Jørgensen, afg. fra Riga 28. September. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Kbhvn. 28. Septbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til West Hartlepool 26. Septbr. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Cardiff 27. Septbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Libau 29. Septbr., best. til Rotterdam. — London, Bom, ank. til Korsør 28. Septbr. — Paris, Nielsen, ankom til Sunderland 27. Septbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Grangemouth 28. Septbr. — Clara, Jensen, afg. fra Libau 27. September, best. til Rotterdam. — Kai, Andersen, afgik fra Hudiksvall 29. September, best. til Sunderland.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Libau 27. September, best. til London. — Svend, Bønnelycke, ankom til Aalborg 28. September.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Kbhvn. 27. Septbr. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Kotka 30. Septbr. til Southampton.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Freemantle 23. Septbr. fra Hamburg. — Lenita, Clausen, ank. til Batavia 19. Septbr. fra Mauritius. — Aagot, Nørby, pass. Dungeness 25. September fra Santos til Hamburg. — Copley, Struckmann, ankom til Portland 29. Septbr. fra Los Angeles.

Fana. Sønderho. Georg Schwalbe, Pedersen, ank. 23. Septbr. til Hartlepool fra Kronstadt. — Anna, Hansen, ank. 24. Septbr. til Lybeck fra Kagaa.

Rønne. Prøven, Bidstrup, ank. til Borgholm 25. Septbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Åbo 25. September. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Stolpemünde 27. Septbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ankom til Faxe 27. Septbr. — Ansgar, Clausen, ankom til Memel 27. Septbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Swinemünde 27. Septbr.

Svendborg. Fulvia, Nielsen ank. til Methil 22. Septbr. — Agnes, Andreasen, ankom til Holbæk 20. September. — Ring Andersen, Hansen, ank. til Swinemünde 21. Septbr. — Urania, Jensen, ank. til Rotterdam 23. Septbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Kotka 23. Septbr. — Rosing, Larsen, ankom til Kjøbenhavns Red 24. Septbr. — J. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Sandefjord 24. Septbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Drøbak 24. Septbr. — Laura, Petersen, ank. til Wlissingen 25. Septbr. — Thetis, Hansen, ank. til Nicolaiestad 24. Septbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Stettin 27. Septbr. — Kirstine, Dam, ankom til Karlskrona 25. Septbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Stettin 25. Septbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Dunkerque 25. Septbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Helsingborg 25. Septbr. — Elise Bay, Petersen, ank. til Umeå 25. Septbr. — Odin, Andersen, ank. til Libau 25. Septbr. — Adolphine, Rasmussen, ank. til Sundsvall 25. Septbr. — Aktiv, Mouritzen, ank. til Uleåborg 26. Septbr. — Knud, Jensen, ankom til Pillau 27. Septbr. — Niels, Hansen, ankom til Pillau 27. Septbr. — Hertha, Brandt, ankom til Kallundborg 27. Septbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til St. Petersburg 27. Septbr. — Peter, Jørgensen, ank. til Middelfart 27. Septbr. — Yrsa, Hansen, ank. til Kotka 28. Septbr. — Dannebrog, Bergesen, ankom til St. Nazaire 28. Septbr. — Freir, Hansen, ankom til Ørnskjoldsvik 28. Septbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til London 29. Septbr. — R. P. Petersen er ankommet til Gr. Yarmouth 28. Septbr.

Ærs. Rise, Petersen, ank. 23. Septbr. til Swansea. — Hildur, Andersen, ank. 22. Septbr. til Quimper. — Zephyr, Hansen, ank. 21. Septbr. til Konakry (Afrika) fra Liverpool. — Skjold, Nielsen, ankom 22. September til Warkworth. — Laurine, Kastrup, ankom 20. September til Gøteborg. — Enigheden, Hansen, ankom 20. Septbr. til Kjøbenhavn. — Ørnen, Rasmussen, ank. 21. Septbr. til Kbhvn. — Aurora, Pofler, ank. 21. Septbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Charlestown til Riga. — Søstrene, Christensen, ankom 22. Septbr. til Grangemouth. — Ingolf, Nymann, ank. 23. Septbr. til Gøteborg. — Hermod, Dreimann, ankom 23. Septbr. til Kramfors. — Haabet, Christensen, ankom 23. September til Grenhithé. — Ariel, Andersen, ank. 24. Septbr. til Gøteborg. — Marie, Boye, ankom 22. Septbr. til Boness. — Maren Sofie, Tofte, ankom 22. Septbr. til Kjøbenhavn. — Halmø, Christensen, ankom 21. September til Kjøge. — Aktiv, Madsen, ankom 23. Septbr. til Frihavnen. — Anna, Jacobsen, afgik 20. Septbr. fra Frihavnen til Bagenkop. — Prøven, Schmidt, afgik 21. Septbr. fra Gefle til Kjøbenhavns Red. — Ceres, Bager, ankom 24. Septbr. til Sletten paa Rejse fra Halmund til Isigny. — Eos, Christensen, afgik 17. Septbr. fra St. Yves til Kbhvn. — Merkur, Friis, afgik 14. Septbr. fra Pornic til Borgå. — Dannebrog, Boye, ank. 24. Septbr. til Gefle. — Ære, Christensen, afgik 20. Septbr. fra Gravesend til Helsingør. — Christian, Groth, ankom 24. Septbr. til Havre. — Vera, Hansen, ank. 24. Septbr. til Dunkerque.

— Mathilde, Hansen, ank. 24. Septbr. til Skien. — Union, Christensen, afgik 23. Septbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Erik Hansen, Hansen, afgik 23. Septbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Familien, Fredriksen, ank. 25. Septbr. til Aalborg. — Hekla, Jørgensen, ankom 27. September til Skjelskør. — Sylphe, Petersen, ankom 26. September til Oscarshamn. — Ydun, Christensen, ankom 27. September til Libau. — Alfa, Rasmussen, ankom 27. Septbr. til Kemi. — Ruth, Eriksen, afgik 23. Septbr. fra Sundsvall til Treguier. — Niels Juel, Nielsen, afgik 28. Aug. fra Laguna di Carman til Kanalen f. O. — Anna, Kromann, ank. 25. Septbr. til Leith. — Hans, Johansen, ankom 24. Septbr. til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, afgik 25. September fra Odense til Faxe. — Hydra, Albertsen, ankom 27. Septbr. til Aiguillon sur mer. — Freya, Nielsen, var 21. Septbr. sejlfærdig i Archangel, bestemt til London. — Diana, Hansen, afgik 25. Septbr. fra Sundsvall til Portsmouth. — Hebe, Clausen, ank. 29. Septbr. til Riga. — Enigheden, Friis, ankom 28. Septbr. til Pillau. — Dyreborg, Nielsen, ankom 27. Septbr. til Norrköping. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 28. Septbr. til Assens. — H. C. Christensen, Boye, afgik 25. Septbr. fra Methil. — Henriette, Holm, afgik 26. ds. fra London til Warkworth. — Valkyrien, Haagensen, afgik 26. Septbr. fra Dunkerque til Colberg. — Dagmar, ankom 27. Septbr. til Kjøbenhavn. — Rasmine, Kock, ank. 27. Septbr. til Kjøbenhavn. — Union, Christensen, afgik 26. Septbr. fra Kbhvn. til Bandholm.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaletene ere danske, Højderne angives i Fod. Dyberne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Falske Bolsax. Den røde Spidstønde med 3 Koste ved Falske Bolsax er nu ombyttet med en rød, spids Klokkefønde med 3 Koste.

Sundet. Kjøbenhavn. Trekroner N. Paa N.-Enden af Bølgebryderen N. for Trekroner gives, naar Vejret ikke forhindrer det, Taagesignal ved Slag paa en Gongong.

Lille Bælt. Et Telegrafkabel er udlagt fra Vejen S. for Sønder Aaby, 2 Kml. Ø. for Wedellsborg-Hoved paa Fyen, til N.-Siden af Baagø, Ø. for Noret. Dets Retning er paa begge Kyster angivet ved 2 Telegraf-Pæle med Trekant.

Østersøen. Langeland S. En Vragvager er udlagt ved den 5,300 Alen S. 30° V. fra Fakkebjerg Fyr sunkne Skonnert. Master og Rigning ere udtagne. Mindste Dybde over Vraget 4 Fv. 54° 42' N. Br. 10° 40' Ø. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Østersøen. Ved Vraget, der ligger paa 54° 35' N. Br. 10° 35' Ø. Lgd., er i 9 Fv. Vand udlagt en Vragfønde med Cylindere.

Sverrig. Utlången S. Klotet SV. Ved Klotet er udlagt en rød Klokkefønde tæt SV. for Vageren med to Balloner. 56° 0' 23" N. Br. 15° 47' 36" Ø. Lgd.

Rusland. Finske Bugt. Hogland S.-Pynt. Det røde, faste Fyr paa Hogland S.-Pynt er slukket og et elektrisk, rødt og hvidt vekslende Fyr tændt. Lyset er rødt i c. 7 S., hvidt i c. 7 S.

Libau. Paa Baakerne, som holdte overet lede til V.-lige Indløb til Libau Forhavn, ere følgende Ledefyr tændte: Paa Bagbaaken et hvidt Fyr over et rødt Fyr, paa Forbaaken et rødt Fyr over et hvidt Fyr.

Tyskland. Dievenow Munding. Paa Dievenow Munding Ø.-lige Bred er tændt to Ledefyr, der holdte overet lede til V.-Molens Hoved. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der staaer ved Ø.-Molens Inderende. Flammens Højde: 22 Fod. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr SØ. fra Forfyret. Flammens Højde: 32 Fod. Brændetid: 1ste Marts—31te Oktober. 54° 1' N. Br. 14° 44' Ø. Lgd.

Rügen. Arkona. Paa Arkona er Sirenen atter i Orden og giver hver 70 Sekunder Et-Stød af 5 S. Varighed. Taagesignal med Taagetrompet er ophørt.

Kieler Fjord. I Kieler Fjord er der ved Yderenden af Fiskegarnene udlagt smaa Lystønder. Kun mellem Tønderne „Kiel 4" og „Kiel 5" komme de lidt uden for Afmærkningen. Ligge Lystønderne paa Ø.-Siden af Farvandet, skal man gaa V. om dem, og ligge de paa V.-Siden af Farvandet, Ø. om dem.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Hidsnæsset. Den 1ste Oktober 1902 tændes Hidsnæsset Fyrlampe, Sandsfjorden, Søndmøre. Den viser Fyr med Formærkelser fra S 17° V. gennem V. og N. til N. 36°

Ø. Lyset er grønt fra S. 17° V., fri V. om Garboen, til S. 38° V., fri Ø. om Bollen ved Sandshavn, hvidt derfra til S. 46° V., fri Ø. om Kleveboen, rødt derfra til S. 81° V., fri N. om Dybeflu, Vangeboerne og Sandsøskæggene, hvidt derfra til S. 83° V., fri S. om Klovholmboen, grønt derfra til N. 77° V., fri N. om Kæggene og Lerbogrunderen, hvidt derfra til N. 73° V., fri S. om Nabben, i S.-Kant af denne Vinkel ligger Skagegrunden med 13 Fv., rødt derfra til N. 10° Ø. fri Ø. om Penningboerne, hvidt derfra til N. 16° Ø., fri V. om Langfluerne og Blombraakene, grønt derfra til N. 36° Ø., klos til V.-Pynten af Kalveholmen ved det S.-lige Indløb til Flaavær (Dybesund). Flammens Højde: 49 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj, 62° 17' 10" N. Br. 5° 33' 15" Ø. Lgd.

Naar Dampskib ventes, kunne Lanterner brænde følgende Steder: Sannæssjøen, Helgeland, paa Sannæssjøholmens Ø.-Ende, grønt Lys; Indløbet til Store Selsø, Helgeland, rødt Lys; Indløbet til Næssøen, Helgeland, hvidt Lys; Vikodden ved Hopen, Salten, rødt Lys.

Holland. I Holland er Vinterafmærkningen begyndt.

Ems. Doekegat. I Doekegat ere de røde Stumpetønder D A, D B og D C ombyttede med røde Vagere.

Zeegat van Texel. Willemsoord. Ved Willemsoord er Mastekranen atter rejst.

Zeegat Hoek van Holland. Blinde Hoofd. Det hvide, faste Fyr paa Blinde Hoofd er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket.

England. East Dudgeon. East Dudgeon Klokketønde er flyttet 7½ Kbl. N. 21° V. hen og ligger nu i 8 Fv. Vand, 5 Kbl. NØ. til N. for 20 Fods Pladen, fra Fyrskibet „Dudgeon“ i N. 12° Ø., 5 Kml. 53° 19' 35" N. Br. 0° 58' 45" Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Irland Ø.-Kyst. Fyrskibet „Kish Bank“ er sunken. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde. Et andet Fyrskib, der ogsaa viser hvidt Et-Blink hver 1 Minut, er udlagt 4 Kbl. N. for det sunken Fyrskibs Plads. 53° 19' 40" N. Br. 5° 54' 40" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Raz de Sein. Paa Raz de Sein er der i Nærheden af La Vieille fundet flere Klipper, og man bør ikke benytte Løbet mellem La Vieille og La Plate, eller Løbet mellem Cornoc La Ruino og Ar-Goent.

Ile de Sein. Ø. for Ile de Sein er fundet flere Klipper, og Dybden paa flere af de tidligere kendte er mindre end tidligere antaget.

Chaussée de Sein. I Løbet ved Ar-Men er 6 Kbl. N. 50° Ø. fra Fyret Ar-Men fundet en 15 Fods Grund og desuden flere andre Grunde. Med Lavvande bør Løbet ikke benyttes med over 9 Fods Dybgaende. Tønden ved V.-Enden af Chaussée de Sein ligger paa 48° 3' 18" N. Br. 5° 6' 21" V. Lgd.

Canada. River St. Lawrence. Matane. En sort Klokketønde er i 10 Fv. Vand udlagt 1 Kml. NNØ. for Matane Fyr ud for Matane. 48° 52' 30" N. Br. 67° 31' 0" V. Lgd.

Nova Scotia. Bay of Fundy. Basin of Mines. Kingsport. I Kingsport er Pieren nu istandsat og Fyret atter tændt. Det midlertidige Fyr er slukket.

New Brunswick. Gannet Rock. Fyret paa Gannet Rock er forandret og viser nu hvidt, fast Fyr med Et-Blus hver 40 S., fast Fyr 30 S., Mørke 3½ S., Blus 3 S., Mørke 3½ S., iøvrigt uforandret.

Forenede Stater i Nordamerika. Massachusetts. Den 1ste Oktober 1902 ombyttes Fyrskibet „Nantucket Shoals“ Nr. 66 midlertidig med Reservefyrskib Nr. 58. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Taagesignal gives med en 12 Tomme Dampfløjte, Et-Stød af 5 S. Varighed hver ½ Minut. Skroget er malet rødt og hvidt og mærket Nr. 58 og „Relief“. Det har en rød og hvid sribet Ballon paa hver Top og en tredje paa Staget mellem Masterne.

Buzzards Bay. New Bedford. Butler Flats. Butler Flats Fyr ligger 250 Alen S. 10½° V. for den i de amerikanske Kort Nr. 112, 249 og 252 angivne Plads.

En Grund med under 24 Fod Vand ligger c. 1½ Kml. S. 29° V. fra Stagen paa Black Rock ved Indløbet til New Bedford Harbor. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Guadeloupe. Pointe à Pitre. Fyret paa Øen Monroux har nu en Lysevne af 8 Kml. Flammens Højde: 34 Fod. Hvid Fyrbaake. Fouillole røde Fyr er forstærket. Det lyser over 80°. Flammens Højde: 74 Fod. Disse to Fyr lede overet i N. 11½° V. Den røde Tønde V. for Caye d'Argent ligger

lidt SØ. for den tidligere Tøndes Plads i 21 à 25 Fod Vand. De røde Tønder om Styrbord for Indgaaende ere mærkede 1, 3, 4. Den sorte Tønde med grønt Fyr har Nr. 2.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Santa Anna Island. Santa Anna Fyr er atter i Orden og viser et Blink hver 10 S., afvekslende et hvidt og et rødt.

Rio Grande do Sul. Lystønden „Espera“ ligger nu i 7 Fv. Vand c. 2 Kml. S. t. Ø. ½ Ø. fra Indløbet over Barren og i S. t. V. fra Rio Grande do Sul Fyr. Indløbet til den SV.-lige Barre er afmærket med en sort Tønde og Løbet med fire hvide Tønder Nr. 4, 3, 2 og 1, der for Indgaaende holdes om Bagbord. Den SØ.-lige Barre er afmærket med en rød og to sorte Spidstønder, der for Indgaaende holdes om Styrbord. Den SØ.-lige Barre benyttes saa godt som ikke mere. Middelvandstand paa Barren er 14 Fod. Dybden og Løbene forandre sig hyppigt.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Sardiniens S. Kyst. Porto Giunco. Secca dei Berni. Fyret paa Secca dei Berni viser paa Grund af Havari midlertidigt rødt, fast Fyr.

Sicilien S. Pantellaria. Det røde, faste Fyr paa Pynt San Leonardo paa Pantellaria er ødelagt af Søen.

Østerrig-Ungarn. Cherso. Zaglava. Det hvide, faste Fyr med Blus paa Klipperne Zaglava ved Pernata Pynt er midlertidig forandret til et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 8 Kml. 44° 55' 20" N. Br. 14° 17' 26" Ø. Lgd.

Tyrkiet. Lilleasien. Sinope. Vraget, der laa paa Sinope Red, 3, Kbl. S. 22° V. fra Sinope Moskee, er forsvundet.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav, Ø.-Kysten. Ved Ø.-Kysten i Røde Hav ere følgende Grunde fundne:

Loheiya. Ved Øen Urmek NV.-Pynt strækker Grunden sig c. 1½ Kml. ud fra Land. 15° 39' N. Br. 42° 33' Ø. Lgd. Ras Musaghib NV. Fra S.-Enden og fra N.-Enden af Øen Towak strækker Grunde sig c. 3 Kbl. ud fra Land. 16° 18' N. Br. 42° 37' Ø. Lgd.

En Grund, som i Ø. og V. har en Udstrækning af ¼ Kml., paa 19° 0' N. Br. 41° 6' Ø. Lgd.

Ras el Askar. Farvandet mellem Halvøen Ras el Humar og Øerne ØSØ. for Øen Jinnabiyat er spærret af talrige Grunde. 19° 46' N. Br. 40° 37' Ø. Lgd.

En Grund ud for Ras el Humar ligger paa 19° 44, N. Br. 40° 37' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Korea V.- Kyst. Chemulpho. Paa Chemulpho Ankerplads ere følgende Grunde fundne i følgende Retninger og Afstande fra Observations Pladsen paa So Wolmi:

En 4½ Fv. Sandgrund i S. 56° V., 11 Kbl. En 4¾ Fv. Sandgrund i S. 61° V., 10½ Kbl. En 2¼ Fv. Grund i N. 70° V., 3½ Kbl., hvorfra den strækker sig ¾ Kbl. N. 14° V. ud. En 2½ Fv. Klippe i N. 61° V., 5 Kbl. En 3 Fv. Klippe i N. 42° V. og fra N.-Enden af Kheum Wolmi i S. 86° V., 9 Kbl.

Følgende Grunde findes ikke: 3 Fv. Grunden N. 86° Ø., 4, Kbl., 3 Fv. Grunden N. 75° Ø. 12½ Kbl. og 2½ Fv. Grunden N. 47° Ø., 22 Kbl. fra samme Observations Plads, som ligger paa 37° 27' N. Br. 126° 36' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Danmark. — Odessa anses som pestsmittet. Bestemmelserne om Pest i §§ 26—35 i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 ere i Virksomhed overfor Odessa.

Endvidere forbydes Indførsel fra Odessa af de i den nævnte Bekendtgørelses § 38 ommeldte Genstande, og der paabydes Desinfektion af brugte Klædningsstykker og Sengetøj, der ankommer fra Odessa.

Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 ere i Virksomhed overfor Det Røde Hav, Ægypten, Tonkin og Cochinchina samt Ostindien.

Bestemmelserne om Pest ere i Virksomhed overfor Odessa.

Tyrkiet. — Karantænen for Skibe fra Odessa er nedsat til 5 Dage.

Spanien. — Vest-Australien er erklæret for smittefri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Oktbr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
Danmark		69	69 ¹ / ₄
Norden		98	99 ¹ / ₄
Kjøbenhavn		85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
Carl		41	42
Dannebrog	85 ³ / ₄	85 ³ / ₄	86
Skjold		54 ³ / ₄	55 ¹ / ₄
Urania		37	38
Union		91 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		85 ³ / ₄	87
Østasiatiske	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₄	99 ¹ / ₂
Østersøen		100	102
Nordøen		33	38
Torm		—	—
Vesterhavet		—	—
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Højmdal		98	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	103
5% — — — — —		—	—
5% Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		99 ¹ / ₄	101
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₂	86
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₄	89 ³ / ₄
4% — — — 2. Serie ..	98 ¹ / ₂ — ³ / ₄	98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
4% — — — 1. — — —		98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 ¹ / ₄	91
4% — — — 6 — — —		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — — —		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		138	139
Privatbank		121 ¹ / ₂	122
Landmandsbank		118 ¹ / ₂	118 ³ / ₄
Handelsbank	128	123	123 ¹ / ₄
Grundejerbank		107 ³ / ₄	109
Burm. & Wain	90 ¹ / ₄	90	90 ¹ / ₄
Helsingers Jærnk.	89	88 ³ / ₄	89
Sukkerfabr.	110 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	110 ¹ / ₄	110 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	109 ¹ / ₂	109 ¹ / ₄	109 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 30. Septbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.95	88.80
London	18.17	18.14
Paris	72.80	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Septbr. 1902.

Russiske Noter	216.80
4% Russiske Consols	—
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	100.00
5% Mexikanske 1899	100.50
5% Rumænske Stats	98.40
4% — — — 1890	85.80

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampskibs.“ 2,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 4,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 4,000, „Østasiatiske“ 34,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Undertegnede bekendtgør herved, at vi fra og med den 1ste September d. A. har overtaget Hr. Grosserer **Martin Nissons Skibsprovianterings- & Kolonialforretning**

og vil den for Fremtiden fortsættes under Firmanavnet **Berg & Larsen.**

Idet vi udtaler Haabet om, at den afdøde Hr. Martin Nisson viste Tillid maa blive overført paa os, tegner vi

Med Højagtelse

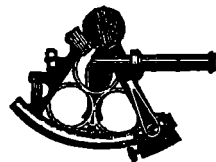
I. H. Berg & V. Larsen.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-



Greme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saa vel i fast som flydende Consistens hos alle Isekkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,
 Pilealle 53. — Telefon 2905.



Halv Sekstanter 70 Kr.
 Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Læxegade 26.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres **solidt, hurtigt og billigt.**

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
 udfører hurtigst og sikrest alle **Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.**

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for **Fiskejoller og Lystbaade.**

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for **Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.**

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. **Levering af komplette Motorbaade.**

Dampskibsfører.

En saadan, der kan skaffe Kr. 20—25,000, kan faa en Damper at føre i fast Fart paa dansk Plads. 5% Rente-garanti kan eventuelt gives.

Nærmere Oplysninger kan faas ved at indlægge Billet paa dette Blads Kontor mrk.: „Dampskibsfører“.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
 lige ved Teglgårdshavn.
**Skibsproviantering og Maler-
 vareforretning.**
 Telefon 165.

Aalborg Dampvaskeri og
 kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
 Telefon 239. * Telefon 239.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
 Skibsprovianteringsforretning og
 Farvehandel
 Havnegade 85. Nakskov.

Anders Nielsens
 Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Hotel „VICTORIA“

Store Strandstræde 20, H. af
 Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K.,
 bringes i d'Herr. Officerers
 velvillige Erindring.
**Udmærket Beliggenhed tæt ved
 Sct. Annæplads.**

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
 Billige Frokostretter & à la
 carte. — Telefon 1976.
**E. Schønberg (I. C. Dinesens
 Efterfølger.)**

N. JESPERSENS
SKIBSSMEDIE.
 Kalkbrænderihavnen,
 leverer alt til Skibsbrug hen-
 hørende. — Grave- & Losse-
 spande. Stenstænger, enkelte og
 dobb. Spil. Alt med Garanti.

C. Olsen,
 Skibs- & Baadebyggeri,
 Kalkbrænderihavnen.
**Nybygninger &
 Reparationer.**

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aarhus.	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.	Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lodspenge , naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - " Litspenge : Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - " Bugsering : Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.	Ballastafgift til Havnen : 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris : 60 Øre pr. Ton. Vand : 1½ à 2 Kr. pr. Ton.	Losning og Lastning besørgeres efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Fagforening.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, 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.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor 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 Fyrmlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton : Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton : Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering ufor-nøden . Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen : 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton : 95 Ø. paa Siden. Vand : Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Kølhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton : Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift : Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden . Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift : 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand : 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørgeres hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maane-der efter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende og den Distance, der lods-es, og ere me-get moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Mini-steriet ap-proberede Takster, i Toldhavnen efter nærme-re Overens-komst med vedkommen-de Arbejder-formand(Ste-vedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Op-halingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskiatsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrighed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rønde med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rønde med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning 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.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg
leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbedding paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørgeres.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3651.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.
C. A. Andersen Krohn.

A. WILSON, Kobbersmedemester,
Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.
Alt Skibsarbejde udføres,
Telefon 137.

Meddelelse

fra

Alm. dansk Vare- og Industrielotteri.

Til forestaaende 1ste Trækning udløber Fornyelsesfristen den 4de Oktober, altsaa

paa Lørdag.

De ærede Spillere, der ønske at beholde deres gamle Nummere, bedes om at berigtige Fornyelsen senest denne Dag, da Salget af de tilbageværende Lodder derefter straks begynder.

I den nye Plan er Gevinstantallet meget foreøget og Gevinsterne fordeles saaledes, at der paa en og samme Lodsedel kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Herom vil nærmere Bekendtgørelse finde Sted.

Prisen for et Lod til 1ste Trækning er som hidtil 1 Krone.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

 Etabl. 1797. 

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rømissie fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:
HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer, Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,
Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,
Dampskibsagenter o Redere.
Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.
Telegrafadresse: „Søborg“.
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Tvangsauktion.

Efter en Udlægshavers Begæring bliver den Aktieselskabet „Mariager Dampbaadsselskab i Mariager“ tilhørende Dampbaad, „Lillebelt“ kaldet, 7³²/₁₀₀ Register Tons drægtig, med Inventar og staaende og løbende Redskaber, stillet til Bortsalg ved Tvangsauktion, der afholdes her paa Kontoret Fredagen den 10. Oktober d. A. Eftm. Kl. 3¹/₂. Auktionskonditioner, hvori indrømmes 6 Maaneders Kredit, ligge til Eftersyn her paa Kontoret.

By- og Herredskontoret, Mariager, den 25. Septbr. 1902.
G. Hansen.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,
udfører alt Skibs- og Maskinarbejde
solidt og billigt.

N. M. Lund.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

H. Steensens
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.
 Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,**
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Det internationale Særetsmøde i Hamburg. (Sluttes.) — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidsvarende og tilfredsstillende Maade? — Gamle og ny Regler for Skibes Manøvrering i „tropiske Cyklonstorme“. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.
 Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

Telegr.-Adr.: Poulsons. * Telefon Nr. 31
Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsons Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'br. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Erbedigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



**Skibs-
 Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
 Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
 Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
 Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
 Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.
 H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
 Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.
 Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.
 F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
 Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
 Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
 Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
 Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Gafé van Zandt,
 Sct. Anna Plads 6,
 Stue og 1. Sal.
 Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.
 Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
 Telef. 494. H. J. Aliphas.

Th. Simonsens Eftf.
 Toldbodgade 6.
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

Joh. Føns's
 Skibsproviantering
 Nyborg,
 anbefales Foreningens Medlemmer.
 Prima Varer. Billige Priser.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

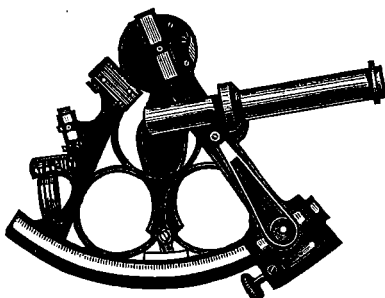
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 41.

Kjøbenhavn, Torsdag den 9. Oktober 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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, Bor
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. LAUB.
St. Kongensgade 24.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

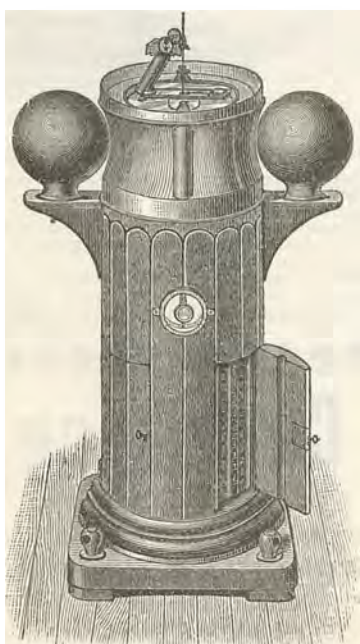
Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet.

Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.

Baadekompas
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale
Spritkompasser
med kurvet eller
flad Rose med
Grader.



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Patent Lod-
demaskiner,
komplet.
Azimuth &
Peil-
instrumenter
efter forskellige
Modeller.
Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine
Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter
med Certifikat
fra Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkert
m. m.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres.

Telefon 1027.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.

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: See-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.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes i.-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

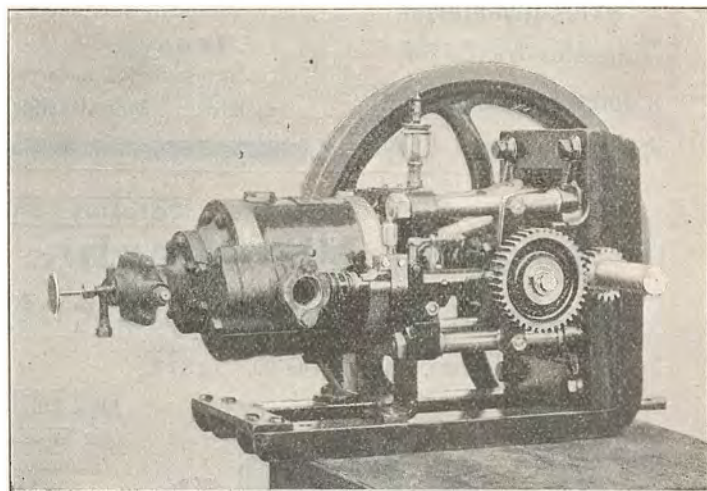
Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet aerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdssvane, simple Konstruktion, lille Petroleumstørbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½-12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Havnegade 47.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller.
Søvnings- og posttrykt selve Om-
slagspapiret.

Kjøbenhavn, d. 9. Oktober 1902.

De sidste Dage har bragt højst interessante Oplysninger saavel om den store transatlantiske Dampskibsring, der dannedes i Sommer under Mr. Pierpont Morgans Ledelse, som om den engelske Regerings Forhold til denne og til Cunard-Selskabet, der staar udenfor den. Oplysningerne gaar ud paa, at Ringens Navn bliver The international Mercantile Marine Company, dens samlede Kapital 195 Mill. Dollars. Mellem Cunard-Selskabet og den engelske Regering er sluttet en Kontrakt af følgende Indhold: 1) Selskabet skal bygge to store hurtigløbende Dampere til Atlanterhavsfarten. 2) Kontrakten skal forblive i Kraft i 20 Aar efterat det andet af disse Skibe er færdigt. 3) Saa længe den bestaar, skal Selskabet forblive et udelukkende britisk Foretagende; hverken dets Ledelse eller Andele i dets Skibe maa gaa over til Udlændinge. 4) Saa længe Kontrakten bestaar, skal Selskabets hele Flaade staa til Regeringens Disposition, og denne har Ret til at fragte eller købe alle dets Skibe eller enkelte af dem til fastsatte Priser. 5) Selskabet maa ikke sætte Fragterne utilbørligt op eller give Udlændinge Fortrin med Hensyn til disse. 6) Regeringen yder Selskabet et Laan til Bygningen af de to ny Skibe; det forrentes med $2\frac{3}{4}$ pCt. aarlig, og Regeringen faar en første Prioritet i disse Skibe, i Selskabets nuværende Flaade og dets realisable Ejendomme. 7) Laanet tilbagebetales i aarlige Afdrag i 20 Aar. 8) Fra det Tidspunkt, de ny Skibe sættes i Fart, skal Regeringen betale Selskabet 150,000 Lst. aarlig i Stedet for den Subvention, Admiralitetet nu yder det (28,000 Lst. aarlig.)

Det har i England vakt nogen Overraskelse — og vil sikkert fremkalde nogen Kritik —, at Regeringen i hvert Fald tilsyneladende har brudt med Traditionen ved direkte at yde et Dampskibsselskab en Subvention; de Beløb, Cunard-Selskabet og andre Rederier hidtil har modtaget fra Admiralitetet, har været ydede som Vederlag for bestemte Forpligtelser, de paatog sig, og havde ikke saa meget som denne Karakteren af en direkte Understøttelse. Af en ledende Artikel i Sh. Gaz. synes det at fremgaa, at Regeringens Bevæggrunde har været, dels at holde Cunard-Selskabet udenfor Mr. Morgans Ring, dels at faa det til at gennemføre et Skibsbygnings-Program, der vil sætte det i Stand til at genvinde Atlanterhavrekorden for det engelske Flag; de to ny Skibe antages at ville faa en Fart af 24 eller 25 Knob. Planerne for disse ny Dampskibe siges at være færdige, saa at Selskabet kan sætte dem i Arbejde, saa snart Skibspriserne synes det passende. Det Tidspunkt er derfor næppe fjernt, da Cunard-Selskabet vil kunne tilbyde de Rejsende den hurtigste Befordring mellem England og Amerika. Kontraktens Bestemmelser om Fragterne vil de engelske Redere, der konkurrerer i Atlanterhavsfarten, ikke synes om; de vil mene, at der ved dem etableres en statsunderstøttet Konkurrence med Hensyn til Godstransporten, og engelske Rederiforeninger har paa Forhaand nedlagt Protester mod, at Staten yder andre Subventioner end de, der gives for Postbefordring.

Med Hensyn til Mr. Morgans Ring, da skal dens Forhandlinger med den engelske Regering have ført til det Resultat, at de engelske Selskaber i Ringen vedbliver at være engelske; Flertallet af deres Direktører skal være engelske Undersaatter, deres Officerer skal være engelske og en forholdsvis større Del af Mandskaberne engelske Søfolk. Fremdeles skal mindst Halvdelen af den Tonnage, der fremtidig bygges for Ringen, bygges til dens engelske Selskaber og skal føre engelsk Flag. Til Gengæld skal Regeringen behandle disse Selskaber som „ligeberettigede“ med andre engelske Rederier, hvilket vistnok vil sige, at alt væsentligt bliver ved det gamle, og at White Star Linjen vil faa sin Andel af Postsubventionerne og beholde sin Subvention fra Admiralitetet. Ogsaa denne Overenskomst gælder foreløbig for 20 Aar. Man havde mistænkt Mr. Morgan

for at ville hejse det amerikanske Flag paa nogle af de bedste engelske Atlanterhavsdampere og saa konkurrere med England ved Hjælp af amerikanske Subventioner; men dette har vist sig at være kun et Skræmmebillede. Paa den anden Side har den engelske Regering, slutter Sh. Gaz., ved sin Kontrakt med Cunard-Selskabet vist, at den for enhver Pris vil opretholde Englands maritime Stilling.

Comité maritime international har, som det af omstaaende Referat vil ses, udfoldet en betydelig Virksomhed i de senere Aar og kan dog nu siges at være kommet noget fremad paa Vejen imod Maalet: international Søret.

Naturligvis kan Fremgangen kun være langsom, idet der er mange Vanskeligheder at overvinde, og noget praktisk Resultat af Komiteens Arbejde kan man vel endnu ikke haabe paa i nogen nær Fremtid, men Grunden er lagt og Arbejdet gøres saa solidt, at man vel tør haabe paa, at der efterhaanden kan rejses en Bygning, der er stærkere end de Luftkasteller, der mange Gange bygges paa mere tilfældig samlede internationale Møders i Mængde vedtagne Resolutioner. Comité maritime international's Betydning beror dels paa dens Forgrening til de mange forskellige Nationer med Foreninger i de forskellige Lande, dels paa den Kreds af kendte Mænd, der er knyttede til den og som arbejder for dens Formaal. Der findes i Foreningen udmærkede Repræsentanter for saavel de store som de smaa Nationers Redere, Assurandører og Jurister, og de aarlig tilbagevendende Sammenkomster styrker i høj Grad Samarbejdet mellem disse forskellige Elementer.

Der er naturligvis meget, der vanskeliggør en fælles international Overenskomst, idet hvert Land med en vis Stædighed hænger fast ved sin egen Ordning af de forskellige Spørgsmaal og kun vanskelig kan overtales til at gaa bort fra denne, men et Skridt fremad har man dog gjort, og vi kan ikke andet end ønske, at Komiteen stadig maa have Held i sine Bestræbelser, idet en Udjævning af Forskellighederne i Søretten vil være af stor Betydning for Skibsfarten.

Det kan med Hensyn til det nys afholdte Møde bemærkes, at de to Traktatudkast blev endelig vedtagne uden væsentlige Ændringer, idet man undgik at komme ind paa Spørgsmaalet om Rederens Ansvar for Skade ved Sammenstød, skønt dette Spørgsmaal fra forskellig Side ønskedes afgjort og fra tysk Side oven i Købet ønskedes afgjort ved en Slags Overhugning af den gordiske Knude — ved Ophævelse af alt Ansvar. Det sidste Forslag laa imidlertid helt udenfor Mødets Program og syntes heller ikke at vinde Bifald, idet man antagelig venter at kunne løse Knuden paa en læmpeligere Maade.

Hvad Spørgsmaalet om Kompetence i Sammenstøds-sager angaar, da kan der jo ikke foreløbig bygges noget paa det i Hamburg vedtagne. Dels besluttedes det jo, at Behandlingen kun skulde være en foreløbig, en første Behandling, der senere skulde følges af en anden, og dels kan man jo sige sig selv, at de Spørgsmaal, der t. Eks. vedtages imod Tysklands, Englands og Nordamerikas Stemmer ikke har megen Udsigt til at gaa igennem som internationale Vedtægter, selv om syv eller ni andre Stater har stemt for dem. Det maa imidlertid haabes, at senere Møder vil bringe baade dette Spørgsmaal og alle de andre, der staar paa Komiteens Program, nærmere og nærmere ved den endelige, tilfredsstillende Løsning, der staar som Komiteens Maal.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder paa Lørdag Møde i Odense for at behandle et den gennem Fællesrepræsentationen for

dansk Skibsfart fra Indenrigsministeriet tilstillet Lovudkast vedrørende en Ulykkesforsikring for danske Søfarende.

Vor Navigationsundervisning.

(Sluttet.)

Paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling i Vejle blev det fremhævet, at Spørgsmaalet om Ophævelse af Navigationsskolerne i Provinserne og Oprettelse af en Statsnavigationsskole i Kjøbenhavn slet ikke foreligger, og hertil har Navigationsdirektøren sluttet sig i sin Skrivelse til nævnte Forenings Bestyrelse.

Det, at et Spørgsmaal ikke foreligger i Øjeblikket, synes mig imidlertid aldeles ikke at være Grund nok til ikke at skænke Sagen nogen Opmærksomhed, saaledes som Tilfældet har været for Navigationsdirektørens og — paa en enkelt Undtagelse (Marstal)* nær — alle Navigationsskolernes Vedkommende. Udenforstaaende maa sikkert af den Behandling eller rettere Mangel paa Behandling, som Spørgsmaalet „Statsskole eller Privatskole“ har været Genstand for fra de Mænds Side, hvem Spørgsmaalet først af alle angaar, faa den Forestilling, at Sagen enten er uden al praktisk Betydning eller paa Forhaand givet at være ganske umulig.

At imidlertid intet af disse to Alternativer stemmer med de faktiske Forhold, fremgaar tilstrækkelig klart af den Kendsgerning, at en af Staten i sin Tid nedsat Kommission netop tog dette Spørgsmaal under Overvejelse og — netop kom til det Resultat, at Privatskolen burde afløses af Statsskolen.

Hvorfor hører man da intet fra denne mest sagkyndige Side? Grunden er jo sikkert ikke Ligeegyldighed for Navigatørstandens Udvikling, men uheldigt i al Almindelighed er det alligevel, og navnlig maa det siges at være i højeste Grad ubilligt mod den Mand, der fra første Færd har fremdraget Sagen her i Bladet (Kaptajn H. P. Berg), at den eneste Hentydning, der fra officiel Side er fremkommet til den Sag, han kæmper for, kun har tjent til at underlægge ham fremmede og ret fjernt liggende Motiver.

Jeg nærer dog det Haab og mener ogsaa ifølge mit Kendskab til de Mænd, der fortrinsvis har Sagen i deres Haand, at have Ret til at forvente, at disse, for saa vidt det kan paavises, at det nuværende System lider af væsentlige Mangler, vil betragte det som deres Pligt at bringe det nævnte Spørgsmaal til at foreligge eller sørge for, at disse Mangler bliver afhjulpne. Ud fra denne Forudsætning skal jeg tillade mig i det følgende at fremsætte nogle — til Dels vistnok ny Synspunkter.

Alle vil sikkert indrømme mig, at det er ønskeligt — ja vel endog, at det bestemt maa fordres — at Navigationsskolen staa absolut uafhængig af sine Elever og hævet over disses Luner. Der er da ogsaa gjort en Del for at sikre Skolens Stilling i denne Retning. Eleven kan saaledes ikke uden videre tage fra den Skole, hvor han har begyndt sin Læsning, hen til en anden; hertil udkræves, at den Skole, han besøger, giver sin Tilladelse, og for saa vidt han nyder Statsunderstøttelse og ønsker at beholde denne, saa vidt jeg véd, ogsaa Navigationsdirektørens Tilladelse. Endvidere er det en Betingelse for overhovedet at opaaa Statsunderstøttelse, at Eleven møder regelmæssig til Undervisningen samt viser Flid og god Opførsel. Man kunde heraf slutte, at Navigationsskolen var tilstrækkelig frit stillet i sin Opførsel overfor sine Elever, men dette er desværre en sørgelig

Fejltagelse. Den saa ofte lovpriste skarpe Konkurrence mellem Skolerne indbyrdes har her undertiden en meget uheldig Virkning. Privatskolen skal for overhovedet at kunne bestaa give Ejeren et passende Overskud; det gælder for ham om, at skaffe sin Skole saa mange Elever som muligt, og man har derfor set det Særsyn, at en Skole har forhandlet med en anden Skoles Elever — om at skifte Skole — bag denne anden Skoles Ryg.

Tillige har jeg selv erfaret, at en Skole i et bestemt Tilfælde har opgivet Tanken om at bortvise en Elev eller indstille ham til Fortabelse af Statsunderstøttelse, (uagtet Bestyreren selv indrømmede, at det under de foreliggende Omstændigheder var det eneste korrekte), fordi det maatte befrygtes, at et Par af den paagældende Elevers Kammerater vilde gøre fælles Sag med ham og ligeledes forlade Skolen, og navnlig fordi en eller flere af disse Elever havde ladet sig forlyde med, at de nok efter endt Eksamen skulde „anbefale“ Skolen saaledes til deres Bekendte i Sømandsstanden, at Tilgangen af Elever til Skolen ikke blev særlig stor.

Efter min Mening kan Skylden for disse Misgreb ikke i nær saa høj Grad lægges paa den enkelte Skolebestyrer som paa hele Systemet. Dette paalægger ham visse Forpligtelser og yder ham en vis Understøttelse i Penge, der retter sig efter Elevantallets Størrelse, men at Elevantallet ikke synker ned under den Grænse, der betinger Skolens Eksistens, maa han selv sørge for, og netop derfor er han at undskylde, hvis hans Opførsel ikke altid er saa korrekt, som det kunde ønskes.

Man vil vistnok kunne se af det allerede anførte, at Privatskolen i Virkeligheden er i høj Grad afhængig af sine Elevers Forholdsbefindende, og naar først dette er slaaet fast, forekommer det mig, at man med en vis Ret kan gaa ud fra, at ogsaa andre Misgreb end de her omtalte finder Sted.

Som Kaptajn Berg allerede for lang Tid siden har fremhævet, medfører Konkurrencen, at Eleverne trænes til at tage Eksamen i den kortest mulige Tid (man kunde hertil føje med det størst mulige Pointantal). Kaptajn Berg skrev herom: „I Stedet for grundig Undervisning bliver det derfor kun til stakaandet Eksamenslæsning, og vore Navigationsskoler faar nærmest Karakter af Navigatørfabriker, hvor det gælder om at producere det største Antal af Navigatører ved Hjælp af de mindst mulige Produktionsomkostninger.“

Denne Udtalelse falder saa nøje i Traad med mine egne Erfaringer, at jeg har ment at burde medtage den ordret. Ganske vist kræves der for at komme til Eksamen et Modenhedsbevis, der flere Steder udfærdiges paa Grundlag af en Prøveeksamen, men hvor meget dette Modenhedsbevis egentlig betyder, kan man først rigtig bedømme, naar man har set, hvor stort et Pres Privatskolens Elever formaar at lægge paa Skolen.

Jeg skal her anføre en ret karakteristisk Ytring af en af vore nuværende Navigationsskolebestyrere, som er vel værd at lægge Mærke til, fordi den nemt og klart illustrerer Forholdene: „Vi Lærere staaer ved Eksamensbordet som Elevens Defensor“. Efter denne Mands Mening maa det altsaa være Lærerens Pligt ved Eksamen at søge at faa Elevens Præstation til at staa i det heldigst mulige Lys, d. v. s. at fremhæve alt det, Eleven kan, og glide saa let som muligt hen over det, han ikke kan.

Mon denne Opfattelse af Lærerens Pligt skulde være sammenfaldende med Eksamenskommissionens?

Imidlertid vil en anden Udtalelse af den samme Mand (dog ved en anden Lejlighed) paa dette Grundlag være let forstaaelig: „Jeg vilde i mange Tilfælde nødig gaa som Passager om Bord paa et Skib, som en af mine egne tidligere Elever førte eller havde Vagten paa som Styrmand.“

Denne Opfattelse af Lærerpligten indskrænker sig iøvrigt ikke til Navigationsskolen alene, den kommer igen og maa naturnødvendigt komme igen ved alle Arter

*) Jeg maa bemærke, at nærværende Artikel var skrevet, forinden „Dansk Søfartstidende“ for 2. Oktober var kommet mig i Hænde.

af Privatskoler, men næppe noget Sted gør den saa megen Skade som netop ved den private Navigations-skole.

Det fremhæves atter og atter, og man maa sige med Rette, at Navigations-skolen ikke kan sætte sig noget højere Maal end at bibringe Eleverne de fornødne teoretiske Kundskaber, men naar nu dette Haab glipper — væsentligst paa Grund af det forældede System, hvorunder Navigationsundervisningen foregaar — hvilket Maal naar man da? Fra vore Navigations-skoler dimitteres mellem Aar og Dag en Mængde unge Søfolk uden Spor af praktisk Udvelse i at navigere og med en mangelfuld teoretisk Uddannelse.

At det virkelig forholder sig saa, kan man nemt overbevise sig om ved, naar Lejlighed gives, at spørge de unge Styrmande om Enkeltheder indenfor deres Fag om, hvorfor de bærer sig saadan og saadan ad o. s. v., og man vil i kun alt for mange Tilfælde faa at se, at de bliver én Svaret derpaa skyldig. Dette Forhold kan ikke undskyldes dermed, at der til enhver Eksamen læres en vis Stofmængde, som ikke er strengt nødvendig, og som derfor hurtig glemmes; det er nemlig aldeles ikke Biting, jeg her sigter til, tværtimod, man vil finde, at kun forholdsvis faa er i Stand til at gøre virkelig Rede for, at man f. Eks. er i Stand til at bestemme Sted paa Jordoverfladen ved Iagttagelse af Himmelleger — en fyldestgørende Forklaring paa Fænomenet Deviation vil man vist overhovedet ikke opnaa. Er dette ikke Umodenhed, da maa man herefter definere dette Ord paa en noget anden Maade end hidtil.

Selvfølgelig er det ikke min Hensigt at paastaa, at det skulde være absolut nødvendigt for Navigatøren under de dagligdags Forhold at have en indgaaende Forstaaelse af de Ting, han giver sig af med (ihvorvel det kunde være i høj Grad ønskeligt). Her hjælper nemlig Rutinen ham ud over Vanskelighederne, men saa snart der hænder noget ud over det sædvanlige, da staar den umodne Navigator fuldstændig uforstaaende og ude af Stand til at løse den ham stillede Opgave.

Jeg skal imidlertid vende tilbage til Behandling af vore Skoleforhold.

Det er efterhaanden blevet Skik og Brug, at Skolerne efter endt Eksamen sender Meddelelser til Bladene om Eksamensresultaterne. Disse Meddelelser faar i mange Tilfælde Udseende af en Art Reklame, men kan ogsaa til Tider antage en endnu mere usmagelig Karakter. Hvad mener man f. Eks. om følgende Maade at avertere paa? For saa vidt alle de indstillede Elever har bestaaet Eksamen, da ser man i Bladene: „Til Eksamen indstilledes saa og saa mange, der alle bestod“, men er en eller flere faldet igennem, da hedder det: „Eksamen bestodes af saa og saa mange“. Eller endnu bedre: „Til anden Afdeling af Styrmandseksamen indstilledes saa og saa mange, der alle bestod“, skønt vitterlig en eller flere er faldet igennem i enkelte Fag*).

Paa hvilken Maade kan nu de her paaviste Fejl rettes?

En saa forholdsvis uvæsentlig Ting som den lidet tiltalende Maade, hvorpaa Eksamensudfaldet bringes til Offentlighedens Kundskab, kan sikkert nemt rettes ved Anvendelse af en Smule Censur fra Eksamenskommissionens Side. Ulige større Vanskeligheder frembyder sig, naar Talen er om at rette de Fejl, der ikke skyldes Enkeltmand, men hele Systemet. Her kan nemlig Eksamenskommissionen ikke hjælpe selv ved nok saa skarpe Forholdsregler; her maa andet og mere til og dette „andet“ kan efter min Overbevisning kun være Statens Overtagelse af Navigationsundervisningen. Hvorledes dette nærmere kunde gøres, skal jeg ikke komme ind paa — kun skal jeg til de Folk, der mener, at den skarpe Konkurrence er nødvendig for at opretholde Kappelysten hos Lærerne indbyrdes, bemærke, at selv om man gik

saa vidt som at slaa det hele sammen til en stor Stats-skole, saa vilde man dog i de mange sideordnede Klasser, der nødvendigvis maatte findes i en saadan Skole, have mere end tilstrækkelig Garanti for at Lærerne ikke forsømte deres Pligt.

Sluttelig kun et Par Ord til Hr. Vilh. Rasch.

Det har gjort mig ondt at se, at Hr. Rasch ikke synes at være særlig glad ved sin egen Udtalelse i Vejle. I Anledning af hans Paastand om, at f. Eks. nøje Kendskab til den sfæriske Geometri ikke er en absolut Nødvendighed for at kunne uddanne Folk til praktiske Navigatører, skal jeg indskrænke mig til at minde om de bekendte Ord: Naar en Blind leder en Blind . . . og bede Hr. Rasch selv overveje Følgerne.

Kjøbenhavn, i Oktober 1902.

Emil Krogh.

Det internationale Søretsmøde i Hamburg.

(Sluttet).

Man gik derefter over til Behandling af Punkt II paa Dagsordenen: Domstolenes Kompetence i Paasejlingssager.

Til Belysning af dette Spørgsmaal kan fremhæves følgende:

Da der i de forskellige Lande findes forskellige Regler for, hvilken Domstol der er kompetent til at paadømme en Sammenstødssag, har Comité maritime international optaget Spørgsmaalet til Prøvelse, for om mulig at komme til en Afgørelse af, hvilke Domstole det er mest hensigtsmæssigt at give Kompetence. I det til de forskellige Landes Underafdelinger udsendte Cirkulære angaaende denne Sag rettedes først følgende Spørgsmaal: I hvilke Tilfælde er Deres Lands Domstole kompetente til at dømme om Paasejling, der har fundet Sted i Udlandet mellem Skibe, af hvilke det ene ikke er indenlandsk, eller som begge er fremmede?

Der spurgtes dernæst: Hvilke Regler maa anbefales med Hensyn til over- og underordnede Retters Kompetence med Hensyn til Paasejling, der har fundet Sted i Udlandet, enten mellem fremmede Skibe eller mellem et indenlandsk Skib og et fremmed Skib? Er der Grund til at erkende følgende Domstole for kompetente:

- 1) Domstolen paa Paasejlingsstedet?
- 2) Domstolen paa det indstævnte Skibs Hjemsted?
- 3) Domstolen paa det Sted, hvor det paasejlende Skib kan beslaglægges?
- 4) Domstolen paa det Sted, hvor man kan beslaglægge et andet Skib, der tilhører samme Rederi, eller Fordringer, der tilhører dette Rederi?
- 5) Domstolen paa det Sted, hvor Stævning kan forkyndes for indstævnte, selv om indstævnte hverken har Hjemsted eller Opholdssted paa dette Sted?
- 6) Domstolen i Sagsøgerens Hjemland?
- 7) Domstolen, der er kompetent med Hensyn til en af de indstævnte, dersom der er flere indstævnte?
- 8) Bør den Domstol, der er kompetent i Hovedsagen, tillige være kompetent i det Kontrasøgsmaal, som indstævnte anlægger mod Sagsøgeren, og i de Garanti-Søgsmaal, som anlægges mod en tredje Part?

Disse Spørgsmaal, der blev besvarede af 12 for-

*) Som bekendt gives til anden Del af Styrmandseksamen særskilt Eksamensbevis for hvert enkelt Fag.

skellige Underafdelinger, blev af den danske Underafdeling besvarede paa følgende Maade*):

„Den danske Lovgivning indeholder ingen Bestemmelse, der svarer til Art. 14 i Code civil**). En fremmed, der ikke opholder sig i Danmark, kan ikke indstævnes til vore Domstole. Anderledes, dersom han har Gods i Danmark. I saa Tilfælde kan hans Kreditor gøre Arrest og forfølge Arresten til Stadfæstelse ved Stedets Domstol. Derved konstitueres et forum arresti (Arrestværnething)***). Den derefter faldne Dom forpligter ikke den fremmede til at betale, men giver Sagsøgeren Ret til at sælge det arresterede Gods, saa vidt fornødent gøres, for at han kan blive dækket for sin Fordring. Det er Grundsætning i dansk Ret, at Udlændinge kan ty til Domstolene paa samme Vilkaar som den indfødte. Heraf følger, at de kan arrestere det Gods, der findes i Danmark, og gøre sig betalt af dets Udbytte.

De ovenfor angivne Regler er anvendelige i Paasejlingssager. Det paasejlende Skib, der befinder sig i en dansk Havn, kan beslaglægges af det paasejlede Skib. Dette sker dog kun, saafremt Rekvirenten stiller tilstrækkelig Sikkerhed for al den Skade, som kan flyde af Arresten. I Almindelighed stiller det arresterede Skib Sikkerhed og kan da afrejse.

Domstolene afgør, om Arresten er gyldig gjort og giver Sagsøgeren Ret til at gøre sig betalt ved Salget af det beslaglagte Skib eller ved den af Skibet stillede Sikkerhed. I det overvejende Antal af Tilfælde begynder Forfølgningen med en Arrest.

Efter den danske Lovgivning er dog ogsaa Domstolen paa det indstævnte Skibs Hjemsted kompetent og ligeledes Domstolen paa det Sted, hvor Paasejlingen har fundet Sted, naar det er paa dansk Sjøterritorium.

I Paasejlingssager kommer Skibenes Nationalitet ikke i Betragtning. Vore Domstole paakender ofte Sager mellem fremmede Skibe, der har haft et Sammenstød i rum Sø. Man kan kritisere denne Lovgivning fra et teoretisk Synspunkt. Men den har været gældende hos os i et Aarhundrede og ingen har, saa vidt vi véd, beklaget sig over den. De fremmede Skibe har underkastet sig de danske Domstole, hvis Upartiskhed aldrig er blevet draget i Tvivl. Som Svar paa de til os rettede Spørgsmaal tror vi at kunne anbefale Vedtagelsen af tilsvarende Regler. Det er en stor Fordel at anerkende det Steds Domstol som kompetent, hvor man træffer det paasejlende Skib, og være sikker paa, at man dér kan faa en Dom ikke blot i Sagens Formalitet, men ogsaa i dens Realitet. Vi tilføjer, at den Domstol, der er kompetent i Hovedsagen, ogsaa bør paakende den mod Sagsøgeren anlagte Kontrasag“.

Ved Mødets Forhandlinger drøftedes først det Spørgsmaal, om det var hensigtsmæssigt at anerkende Kompetence for Dommeren paa indstævntes Domicil, hvilket besvaredes bekræftende, ligesom ogsaa Spørgsmaalet, om man endvidere skulde anerkende andre Retter for kompetente. Man gik derefter over til at behandle det ovenfor under 1) nævnte Spørgsmaal om Kompetence burde gives Domstolen paa Paasejlingsstedet. Spørgsmaalet besvaredes bekræftende, idet 7 Nationer stemte „ja“, 5 „nej“.

Lørdag d. 27de fortsattes Forhandlingerne, og Dr. Stubbs, London, kom som første Taler tilbage til Gaarsdagens Forhandlinger, idet han foreslog, at man paa Grund af den store Uoverensstemmelse, der havde

vist sig i Opfattelsen ved Besvarelsen af Spørgsmaal No. 1, skulde betragte Afstemningen som foreløbig og udsætte Spørgsmaalets endelige Behandling til et senere Møde. Advokat Franck, Belgien, sluttede sig til Dr. Stubbs og foreslog, at hele Behandlingen af Punkt II skulde betragtes som en første Behandling, der skulde efterfølges af en anden Behandling ved det næste Møde.

Man gik dernæst over til Spørgsmaal 2: Kompetence for Domstolen paa det indstævnte Skibs Hjemsted. Under Forhandlingen viste der sig betydelig Uoverensstemmelse med Hensyn til Opfattelsen af „Hjemsted“, og det foresloges at ombytte dette Ord med „Registreringssted“. Dette sidste Forslag vedtoges med 9 Stemmer mod 4.

Spørgsmaal 3: Kompetence for Domstolene paa det Sted, hvor det paasejlende Skib kan beslaglægges, var Genstand for en meget livlig Forhandling, hvor Opfattelserne stod ret skarpt imod hverandre. Et af Mr. Autran, Frankrig, stillet Ændringsforslag, hvorefter Anvendelsen af Arrestværnethinget kun skulde være en foreløbig Forholdsregel, forkastedes, hvorefter man gik over til Spørgsmaal 4, Kompetence for Domstolen paa det Sted, hvor man kan beslaglægge et andet Skib, der tilhører samme Reder, eller Fordringer, der tilhører dette Rederi.

Præsident Sieveking, der havde overgivet Dirigentposten til Sir Walter Phillimore, oplyste nærmere det tyske Standpunkt, hvorefter en saadan Kompetence anerkendes, men indskrænkes til Værdien af det beslaglagte. Under Forhandlingerne viste der sig nogen Modstand mod det tyske Forslag og det forkastedes med 6 Stemmer mod 3 (Tyskland, England og Nordamerika).

Ved Eftermiddagsmødet fortsattes Behandlingen af Spørgsmaal 4, der efter nogen Forhandling besvaredes med „nej“.

Spørgsmaal 5, Kompetence for Domstolen paa det Sted, hvor Stævning kan forkyndes for indstævnte, selv om indstævnte hverken har Hjemsted eller Opholdssted paa dette Sted?

Dette Spørgsmaal blev efter nogen Forhandling, navnlig om Betydningen af „Hjemsted“, besvaret med „nej“.

Spørgsmaal 6, Kompetence for Domstolen i Sagsøgerens Hjemland, besvaredes med „nej“.

Spørgsmaal 7, Kompetence for en Domstol, der er kompetent overfor en af flere indstævnte, overfor de andre, besvaredes med „nej“.

Spørgsmaal 8, Kompetence i 1) Kontrasøgsmaal og i 2) Regressøgsmaal for den Domstol, der er kompetent i Hovedsagen.

Spørgsmaal 8¹⁾ besvaredes med ja, Spørgsmaal 8²⁾ blev strøget.

Efter forskellige Udtalelser udenfor Dagsordenen og efter at Senator Rahusen, Amsterdam, havde indbudt Forsamlingen til at holde det næste Møde i Holland, rettede Mr. le Jeune en Tak til Præsident Sieveking for den udmærkede Maade, hvorpaa han havde ledet Forhandlingerne, en Tak til Senatet for den Modtagelse, Kongressen havde faaet, til Hamburg-Amerikalinen for den glimrende Modtagelse om Bord paa „Prinzessin Augusta Victoria“, og endelig til Hamburg Komiteen for den udmærkede Ordning af Mødet.

Derefter blev Mødet sluttet af Præsident Sieveking, hvorefter der om Aftenen gaves en større Aftenfest, som

*) Se „Dansk Forening for international Søret“, Beretning I, 1899—1901.

**) Om Indstævning af fremmede, der ikke opholder sig i Landet.

***) Fremhævelserne af os.

Senatet havde arrangeret i Raadhuset til Ære for Mødets Deltagere.

Den danske Underafdeling af Comité maritime international var paa Mødet repræsenteret af Professor V. Bentzon, Kommandør N. Jacobsen og Overretssagfører Ludv. Simonsen.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Efter forhaabentlig i mit sidste Indlæg at have paa vist, at ovenstaaende Spørgsmaal maa besvares bekræftende (med den Bemærkning, at jo intet er fuldkomment) skal jeg her, som mit sidste Indlæg i denne Sag, fremføre: De Fordele, der efter Kaptajn Bergs Mening skulde følge med en enkelt Statsskole, skulde jo dels være en mere økonomisk Ordning af Navigationsvæsenet, dels en billigere Eksamensforberedelse for Eleverne. Efter Hr. Bergs egen Opgørelse vilde der ved en saadan Ordning spares et Par Tusinde Kroner om Aaret, og dette turde endda være saare tvivlsomt, saa denne Side af Sagen kan man hurtig blive færdig med; om en Institution som vort Navigationsvæsen koster Staten 1,000 Kr. mere eller mindre, er dog vist af temmelig underordnet Betydning. En anden Sag er det, om den ny Ordning (Statsskolen) vilde være bedre og billigere for de vordende Navigatører end den nuværende. En af Kaptajn Bergs Indvendinger mod den nuværende Ordning er, at den stærke Konkurrence mellem de forskellige Navigationsskoler tvinger disse til en forceret Eksamenslæsning; Hr. Berg synes at mene, at Eleverne uden videre efter et bestemt Tidsforløb indstilles til Eksamen uden Hensyntagen til, hvilke Kundskaber de er i Besiddelse af. Som før bemærket, er saa godt som alle Hr. Bergs Paastande og Beskyldninger grebne ud af Luften; efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er der tværtimod ofte Misfornøjelse blandt Eleverne, fordi de bliver holdte tilbage fra Eksamen. Naar Eleverne dog faar deres Eksamen i Løbet af en forholdsvis kort Tid, skyldes dette selvfølgelig et energisk og undertiden meget anstrengende Arbejde fra Skolernes Side, og et saadant kan man dog vel næppe dadle.

Det er en almindelig indrømmet Kendsgerning, at Konkurrence mellem Handlende og Industridrivende gavner deres Kunder, og paa samme Maade, tror jeg, gaar det med Navigationsskolerne; den Konkurrence, som Hr. Berg finder saa forkastelig, gavner efter min Mening de unge Navigatører i en overordentlig høj Grad; men for Lærerne vilde en Statsskole sikkert være ulige behageligere. At Opholdet paa en Statsskole i Kjøbenhavn skulde være billigere, selv om der gaves fri Undervisning, er der vist næppe nogen, der tror; mange og vel næsten største Parten kan nu bo hjemme samtidig med at de gaar paa Skolen, hvorved de sparer Udgifterne til Kost og Logi, der i Kjøbenhavn mindst vilde beløbe sig til 50 Kr. om Maaned, medens deres Undervisning nu kun sjældent koster dem over 8 Kr. om Maaned — en temmelig slaaende Forskel.

En anden Side af Sagen: Paa en saadan Statsskole maatte Undervisningen nødvendigvis være kursusisk, de, som kunde følge med, vilde jo ganske vist opnaa deres Eksamen, men de mange, som ikke ved et saadant Kursus kan følge med, maatte blive tilbage og vilde, i Henhold til Kapt. Berg, hurtig blive stemplede som „aandelige Undermaalere“, der enten maatte opgive at faa Eksamen eller ogsaa være velhavende, saa de i lang Tid kunde vedblive at læse dels paa Skolen, dels med

Manuduktør. At dømme efter Kapt. Bergs Artikler, vilde den Undervisning, som skulde gives paa en saadan Statsskole, blive saa omfattende og mangesidig, at sikkert kun de, der havde ualmindelig gode Forkundskaber eller var i Besiddelse af mange Penge, nogensinde vilde kunne opnaa Eksamen. Der vilde altsaa fra en saadan Statsskole udgaa en Stab af unge Navigatører med sikkert gode Kundskaber (bortset fra de velhavende Undermaalere). Og et saadant Elitekorps er det sikkert, Hr. Berg ønsker; men det vilde ogsaa blive et Korps af Navigatører, i hvilket vi sikkert vilde komme til at savne Kærnen af vor Sømandsbefolkning.

Det er sikkert til den jævne Sømand, Hr. Berg sigter med sit „aandelige Undermaalere“, men her er det netop, at de mindre Navigationsskoler gør deres overordentlig store Nytt; dér arbejdes med hver enkelt Elev, dér tager Lærerne personlig Interesse i den enkelte, dér bliver det en Æressag at bringe den enkelte frem, som maaske er lidt tungere end de andre; maaske er vore egentlige Søfolk efter Hr. Bergs Mening lidt for grove til at være „Kaptajn“ paa en stor Damp, men lad saa mig sige Hr. Berg, at maaske kan en saadan Sømand være lidt tung og træg i Skolestuen, men jeg tager ikke i Betænkning at paastaa, at naar han, efter at have faaet sin Eksamen, kommer om Bord paa sit Skib, da er han lige saa god en Skibsfører som Hr. Berg.

Kunde Hr. Berg faa sin Plan gennemført, vilde han jo ganske vist opnaa, at Betegnelsen „Kaptajn“ eller „Skibsfører“ vilde blive lidt finere; men om den Navigatørstand, der derved skabtes, var bedre end den nuværende, vil jeg overlade til ethvert fornuftigt Menneske at afgøre.

Det er en Mening, som har vundet Hævd, og som Hr. Berg ogsaa hylder, at man kunde nøjes med en mindre Eksamen til Nord- og Østersøfart; det er efter min Mening ufattelig, at en saadan Opfattelse har kunnet gøre sig gældende. Hvem vil nægte, at der findes, ikke lige saa meget, men mere Navigation, Snarraadighed, Aandsnærværelse og Sømandsdygtighed for at føre et Skib paa disse Farvande end paa lange Rejser; enhver Sagkyndig vil indrømme det, saa yderligere Kommentarer turde være overflødige*).

F. Th. Hansen,
fhv. Skibsfører.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Om ovenstaaende Spørgsmaal har Hr. Kapt. H. P. Berg i „Dansk Søfartstidende“ skrevet en hel Række Artikler. Spørgsmaalet er af en saadan Natur, at det forekommer os meget vel at kunne gøre Fordring paa en sagkyndig og grundig Undersøgelse. Det forekommer os imidlertid, at hele Tonen i Hr. B.s Indlæg er af en saadan Art, at man fristes til at spørge: Hvad og hvem er Hr. Berg? Hvor har han sin store Kompetence og overlegne Dannelse fra? Vi har nemlig hidtil altid haft den Opfattelse, at den Mand, som vil sætte sig til Dommer over andre, først og fremmest maa være i Stand til at dokumentere sin Berettigelse dertil ved at kunne behandle andre hensynsfuldt og drøfte de foreliggende Spørgsmaal uden at blande Personligheder ind deri.

Efter disse Par indledende Ytringer skal vi tillade os at fremsætte nogle Bemærkninger om selve Hr. B.s Artikler.

Hr. B. skriver: „Det siges, at den danske Sømands-

*) Indsenderen beder os oplyse, at denne Artikel, paa Grund af hans Bortrejse, fremkom for sent til at finde Optagelse i sidste Nummer.

stand i gamle Dage nød stor Anseelse iblandt de søfarende Nationer for sin Dygtighed; men den Gang havde man en anden Opfattelse af Sømandsdygtighed“ o. s. v.

Mon Hr. B. véd, at han ved hele Formen i disse Bemærkninger udslynger en Beskyldning mod den nuværende danske Sømandsstand — en Beskyldning, hvis Rigtighed man skulde synes han maatte være i Stand til at bevise, før han brugte den, saa meget mere, som han jo ogsaa er — eller har været — Sømand? Er ikke den danske Sømandsstand endnu anset alle Vegne som en dygtig, intelligent Stand? Beviserne for det modsatte maa Hr. B. virkeligt levere; kan han ikke det, maa vi for Standens Skyld beklage, at han hører til samme Stand. Forøvrigt er det ikke det eneste Sted, hvor Hr. B. fører løs Tale. Naar han saaledes hævder, at „ingen vil sikkert benægte, at der hører flere Ævner og Kundskaber og mere Udvikling til at være Kaptajn paa en 10,000 Tons Damper end paa et 200 Tons Sejlskib“, da skylder han ogsaa dér Bevis; da der senere blev givet ham Lejlighed til at fremkomme med det, kneb han ud og viste sine „mere alsidige teoretiske Kundskaber“ ved at skrive: „Hr. Kapt. H. Pedersen synes forøvrigt ogsaa at have misforstaaet mig paa andre Punkter“ o. s. v., en Logik saa forunderlig, at man sikkert skal lede længe for at finde noget Sidestykke dertil.

Hr. B. skriver: „ . . . at enhver Undermaaler kan blive Styrmand; men det er en Sandhed, som mellem Aar og Dag koster Assurandørerne og Rederne mange flere Penge, end de maaske har nogen Anelse om.“ Her i Marstal er vi ikke aldeles ukendte med Rederi- og Assuranceforhold, hvorfor vi sikkert lige saa godt som Hr. B. kan have en Mening derom; men ingen vil her finde paa at give Navigationsundervisningen Skyld for Tab ved Havarier o. lign., fordi Erfaringen godtgør, at disse Tab saa godt som altid skyldes andre Aarsager. (Et Eksempel som det af Hr. Neergaard i „Dansk Søfartstidende“ nævnte leverer noget af et Bevis for Rigtigheden heraf. At rette Vedkommende der „glemte“ i Tide at anstille den i et saadant Tilfælde ret paalidelige Azimutobservation, som formodentlig vilde have ført til Forebyggelse af Strandingen, vil sikkert ingen give den Skole, som har „fabrikeret“ den vagthavende Officer, Ansvar for).

Naar Hr. B. mener, at det kun er nogle enkelte Skoleejere, der har Interesse af Bevarelsen af Provnavigations-skolerne, da svæver han i en fuldstændig Vildfarelse for Marstal Skoles Vedkommende. Denne Skole er vokset op som et Resultat af Udviklingen, og vi ser i den en betydningsfuld Støtte for Byens vigtigste Erhverv, idet den hjælper til, at mange dygtige, men fattige unge Mennesker, som uden Skolen her vilde blive nødsagede til at sejle som Matroser hele deres Liv, kan blive uddannede til Navigatører. Derfor er Spørgsmaalet om Skolens Bevarelse et Eksistenspørgsmaal for hele Marstals Sømandsbefolkning, og derfor findes der heller ikke i Marstal nogen privat Skoleejer, som har Interesse af dens Bevarelse — Interessen er en Fællesinteresse. Og at Skolen heller ikke er uværdig til denne Interesse, véd vi; om Hr. B. tror det eller ej, er derfor ogsaa ret ligegyldigt. Hvis Hr. B. paa blot et eneste Punkt havde kunnet overbevise os om, at den nuværende Ordning af Navigations-skolevæsenet er til Skade for den danske Skibsfart, saa maatte vi selvfølgelig lade Lokalinteresserne træde i Baggrunden; men det har Hr. B. netop ikke kunnet. Erfaringen godtgør jo netop, at i de Aar, han omtaler, er der foregaaet en overordentlig stor Udvikling af den danske Handelsflaade, der stadig med Ære har hævdet sin Stilling; at den har været i Stand dertil, er netop, fordi den danske Navigatørstand med Ære har kunnet sammenlignes med andre Nationers, baade i sin praktiske og teoretiske Uddannelse; men Hr. B. tør vel ikke nægte, at Provnavigations-skolerne har gjort deres Part af Arbejdet ved Navigatørernes teoretiske Uddannelse.

Naar Hr. B. mener, at en Statsskole vilde være Idealet, er det naturligvis hans Sag; men vi mener, at den nuværende Ordning er langt at foretrække af flere Grunde. (Hr. B.s Udtalelser om Eksamenkommissionen og Skolerne er efter vor Opfattelse intet mindre end usømmelige; vi følger os overbeviste om, at Eksamenkommissionen er sammensat af hæderlige Mænd, og at der i Skolerne arbejdes samvittighedsfuldt.) Hr. B. mener, at en Statsskole vilde „faa Magt til at tvinge de unge Sømænd til at anstrenge sig,“ „at den vil kunne yde den største Garanti for, at vore Navigatører faar en grundig, tidssvarende og ensartet teoretisk Uddannelse.“ Hvad nu angaar „Magten“, er det meget muligt, Hr. B. har Ret; men vi følger os sikre paa, at den bedste Maade at tvinge Eleverne paa netop er den, der anvendes ved Provnavigations-skolerne, nemlig at foregaa dem med et godt Eksempel, og at det vil have mere Betydning for deres Uddannelse end nok saa mange andre Magtmidler, er der ingen Tvivl om; paa den mindre Skole vil der ogsaa blive et ganske anderledes fortroligt Forhold mellem Lærer og Elev, end den store Skole giver Lejlighed til; Virkningerne heraf maa heller ikke undervurderes. Hvad Ensartetheden angaar, maa man erindre, at her ikke er Tale om Uddannelse af Rekrutter, men af Mænd, der skal paatage sig selvstændigt Ansvar, og det er i denne Sammenhæng ikke uden Interesse at lægge Mærke til, at det er de store Militærstater, der har indført Statsnavigationsskolen med dens ensartede Uddannelse.

Hr. B.s Forslag om „Højskoler“ o. s. v. sigter sagtens til at højne Navigatørstandens Niveau, hvortil der efter hans Mening i høj Grad kunde trænges. Er det Tilfældet, maa man beundre Hr. B.s rige — eller maaske rettere barokke — Fantasi. Vi tror nemlig, at en saadan Ordning kun vilde hjælpe til at frembringe en Splittelse af Standen; og Hr. B. tror sikkert det samme, da han mener, at der vilde skabes „et Elitekorps“; vi tror, der vilde skabes et Korps, der regnede sig selv for Elitekorps, og indenfor hvilket der ganske sikkert i Læ af de gode Stillinger vilde avles en god Del selvtaget Overlegenhed og Seen ned paa dem med de „200 Tons“. At levere Bevis for denne Antagelses Rigtighed, er naturligvis vanskeligt, for ikke at sige umuligt, men det forekommer os, at hele den Maade, hvorpaa Hr. B. har paataget sig at „behandle“ Spørgsmaalet om vor Navigationsundervisning, kunde tyde paa dens Sandsynlighed.

Marstal, i Oktober 1902.

Paa Marstal Skipperforenings Vegne
Albert E. Boye,
Formand.

Ugens Havarier.

Camilla, Skonnert af Lohals, Frandsen, blev paa Rejsen til Stettin d. 25. Septbr. læk og forladt af Besætningen. Skonnerten „Anne Margrethe“ optog Besætningen, efter at denne i 12 Timer havde drevet om i Baadene.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, er paa Rejsen fra Kronstadt til Frederikshavn, hvor Lasten skulde kompletteres, grundstødt ved Aspø. Flot med Assistance og indgaaet til Helsingfors for at dokke og reparere.

Svecia, Dpsk. af Gefle, kom d. 30. Septbr. paa herværende Inderred i Kollision med Dpsk. „Director Arthur Bartz“ af Warnemünde, som ingen Skade led. Svecia fik sin Skanseklædning slaet ind midtskibs, men kunde fortsætte Rejsen.

Dufven, Galease af Falkenberg, er af Svitzers „Kattegat“ funden drivende i Kattegat uden Mandskab og er indbragt til Helsingør. „Dufven“, der var paa Rejsen fra Hjemstedet til Kolding i Ballast, har imellem Kullen og Höganäs været i Kollision med Skonnerbrig „Skjoldmøen“, der optog Besætningen, 3 Mand, og landsatte den i Raa.

*Reidar, Dpsk. af Christiania, er strandet ved Agger. Svitzers „Hertha“ og „Frederikshavn“ arbejder ved Strandingstedet for at faa Reidar flot.

Sophie Lovisa, Slup, er paa Rejsen herfra i Ballast til Ronneby grundstødt ved Drager.

Kronan, Slup af Høne, har paa Rejsen fra Sverrig i Ballast i haard Storm ved Skagen faaet Masten knækket og er indkommet til Frederikshavn for at reparere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den første Halvdel af en ny Flydedok til Hamburg, der d. 17. f. M. sattes i Vandet paa Flensborg Skibsværft, afgik d. 1. ds. fra Flensborg paa Sløb af tre store Bugserdampere, bestemt rundt Skagen til Hamburg. Samme Dag løb den anden Halvdel af Stablen. Den hele Dok har en Længde af 507' 9 $\frac{1}{2}$ ", Bredde 100' $\frac{1}{2}$ " og Højde 41' $\frac{1}{2}$ ", engl. Maal. Bæreevnen er 11,000 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. Adolph Andersen, Sørensens, ankom til St. Petersborg 6. Oktbr. — Alabama, Gøtsche, ankom til Aarhus 6. Oktbr. fra New Orleans. — Alexandra, Kylesbech, afgik 1. Oktbr. fra New York hertil. — Algarve, Borries, afgik 6. Oktbr. herfra til St. Petersborg. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Libau 2. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra Dartmouth 5. Oktbr. hertil. — Antwerpen, Andresen, afgik herfra 12. Septbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, ankom til St. Petersborg 5. Oktbr. — Arno, Strubberg, afgik fra Algier 4. Oktbr. hertil. — Axelhuus, Skov, ank. til Trondhjem 6. Oktbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Salo 4. Oktbr. — Beira, Lunge, afgik omkr. 5. Oktbr. fra Cadiz til Lissabon. — Botnia, Bay, afaaar 7. Oktbr. til Reval herfra. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. forv. 5. Oktbr. fra Almeria hertil. — Christian IX., Kolster, ankom til Pillau 5. Oktbr. — Christianssund, Rørbye, ankom her fra Vestnorge 5. Oktbr. — Dagmar, Larsen, ankommer forv. til Mostaganem omkr. 10. Oktbr. — Douro, Mortensen, afgik fra Harnäs til San Sebastian omkr. 5. Oktbr. — Ella, Johnsen, afaaar 8. Oktbr. fra Hamburg hertil. — Eos, Harder, afgik herfra til St. Petersborg 5. Oktbr. — Florida, Koch, ankom her 4. Oktbr. — Frederik, Thomsen, afg. fra Hull 5. Oktbr. hertil. — Garonne, Kromann, afgik fra St. Petersborg 4. Oktbr. — Georgios I., Schibbye, afgik til Stettin 6. Oktbr. herfra. — Hekla, Wulff, afgik fra New York 4. Oktbr. hertil. — Hengest, Simonsen, afgik fra Libau til London 4. Oktbr. — Hjelms, Hansen, afaaar 7. Oktbr. fra Danzig hertil. — Island, Holst, ankom til Stettin 5. Oktbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Piteå 5. Oktbr. — Jolantha, Christiansen, ankom til Aarhus 6. Oktbr. fra Rotterdam. — Jyden, Glösen, ankom til Stettin 5. Oktbr. — Kasan, Hansen, ankom her 6. Oktbr. fra Libau. — Kentucky, Thidemann, ankom til New York 3. Oktbr. — Kiev, Jacobsen, ankom til London 5. Oktbr. — Kursk, Møller, ank. til Rotterdam 6. Oktbr. fra London. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 28. Septbr. — Louise, Rasmussen, afgik fra Pillau 5. Oktbr. hertil. — Louisiana, Lissner, afgik fra New York 27. Septbr. hertil. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 2. Oktbr. hertil. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 6. Oktbr. — Morsø, Frisette, ankom til Funchal 5. Septbr. fra Las Palmas. — Moskover, Sørensen, afgik fra Riga 5. Oktbr. til Antwerpen. — Nishnej Novgorod, Harder, afg. fra Neapel 6. Oktbr. til Messina. — Nordjylland, Krag, afgik fra Havre 5. Oktbr. til Kbhvn. — Norge, Gundel, ankommer forv. omkr. 10. Oktbr. til New York. — O. B. Suhr, Jønsen, ankom her 6. Oktober. fra St. Petersborg. — Omsk, Müller, afg. 5. Oktbr. fra Denia til Malaga. — Oscar II, Skjødt, afaaar 8. Oktbr. herfra til New York. — Perm, Christensen, afg. 7. Oktbr. fra London til Libau. — Pregel, Olsen, ankom til Antwerpen 2. Oktbr. — Rita, Meldahl, afgik fra Antwerpen 5. Oktbr. til Riga. — Seine, Staal, afg. fra Havre hertil 5. Oktbr. — Texas, Holm, ankom til New Orleans 4. Oktbr.

fra Kolding. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 4. Septbr. — Tiber, Bech, ankom til Marseilles 6. Oktbr. fra Sunderland. — Tyr, Jørgensen, ankom her fra Stettin 5. Oktbr. — Valdemar, Kofoed, afgik fra Hull til Frederikshavn. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Newcastle 4. Oktbr. fra Gøteborg. — Vesta, Gotfredsen, ankom her 4. Oktbr. fra Færøerne og Island. — Viking, Rasmussen, afgik fra Lissabon 5. Oktbr. hertil. — Xenia, Kruse, afgik herfra til New York 2. Oktbr. — Yrsa, Gommesen, ankom til Antwerpen 4. Oktbr. — Knuthenborg, Hansen, ankom til St. Petersborg 6. Oktbr. — Nidaros, Bønnelykke, ankom hertil 6. Oktbr. fra Riga; afaaar 7. Oktbr. til Riga. — Vadsø ankom til Stettin 5. Oktbr. herfra. — Skjold ankom her 4. Oktbr. fra Stettin. — Pera afgik fra London 5. Oktbr. — Ringfond afgik herfra 6. Oktbr. til Norrkøping. — Essex ankom til Windau omkr. 5. Oktbr. — Nanna ankom her 6. Oktbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Libau 2. Oktbr., ank. til Rotterdam 6. Oktober. — Frode, Wrisberg, afg. fra Kronstadt 24. September, ankom til Neder Calix 26. Septbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 3. Oktbr., ank. til Lovisa 5. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Rouen 1. Oktbr., ank. til Blyth 4. Oktober. — Erik II, Hveysel, ank. til Blyth 4. Oktbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Kbhvn. 6. Oktober., best. til Riga. — Skjold, Schmidt, afgik fra Libau 27. Septbr., ankom til London 4. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 24. Septbr., ankom til Ripola 27. Septbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Archangel 1. Oktbr. til Amsterdam. — Volmer, Riber, ank. til London 5. Oktober. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 29. Septbr., ank. til Riga 2. Oktober. — Olaf, Petersen, afgik fra Archangel 1. Oktbr. bestemt til Amsterdam. — Svend II, Risø, afg. fra Blyth 27. Septbr., ankom til Kronstadt 5. Oktober.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra London 2. Oktbr., ankom til Newcastle 4. Oktbr. — Alexander Shukoiff, Stoltenberg, ankom til Kronstadt 4. Septbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Rotterdam 2. Oktbr., ankom til Sunderland 3. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra St. Petersborg 2. Oktbr., best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 3. Oktbr., best. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Grimsby 2. Oktbr. best. til Kronstadt.

Heimdahl. Anine, Rathje, afgik fra Newcastle 7. Oktbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Riga 5. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Sunderland 4. Oktbr. — Helga, Lage-sen, ank. til Sunderland 6. Oktbr. — Elna, Møller, ank. til Swinemünde 7. Oktbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Nordmaling 29. Septbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Vilhelmsen, pass. Konstantinopel 1. Oktbr. Kronborg, Jeppesen, ankom til Methil 6. Oktbr. — Dana, Nielsen, afgik fra St. Ybes 3. Oktbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Middlesbro o. Tees 7. Oktbr., best. til Aarhus. — Mary, Nielsen, afgik fra Kemi 8. Oktbr., best. til Treguier.

Jylland. Karen, Degn, ankom 4. Oktbr. til Kings Lynn. — Ingrid, Meinertz, ank. til Råfse 6. Oktbr.

Nordsøen. Wineland, Degn, ankom til Hamburg 29. Septbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Aarhus 5. Oktbr. — Holland, Lund, ankom til Kjøge 5. Oktbr. — England, Andresen, afgik fra Libau 2. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Havre 4. Oktbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Riga 5. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Savannah 27. Septbr. — Ekliptika, Callesen, afgik fra Alexandria 3. Oktbr. — Mars, Nielsen, ank. til Seydisfjord 26. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra London 3. Oktbr., ankom til Burntisland 6. Oktbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Burntisland 2. Oktbr., ankom til Aarhus 6. Oktbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 5. Oktbr., best. til Delfzyl. — Russia, Hansen, ankom til Dunkerque 3. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afgik fra Tyne 4. Oktbr., ank. til Kbhvn. 7. Oktbr.

Østersøen. Gratia, Skov, ank. til Dordrecht 2. Oktbr.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 4. Oktbr., best. til Terneuzen. — Gallia, Nielsen, afgik fra Stettin 2. Oktbr., ankom til Sandarne 5. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Amsterdam 30. Septbr., ankom til Sunderland 1. Oktbr.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Windau 1. Oktbr., ank. til Boness 6. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Liverpool 29. Septbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Pera 29. Septbr., best. til Esbjerg. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Newcastle 4. Oktbr. — Flynderborg, v. Deurs, ank. til Terneuzen 4. Oktbr. — Jomsborg, Schmidt, afgik

fra W. Hartlepool 7. Oktbr., best. til Kbhvn. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Ny Caledonia 3. Oktbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 4. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Grimsby 4. Oktbr. — Søborg, Fischer, ankom til Cardiff 27. Septbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Gibraltar 1. Oktbr., best. til Ostende. — Stjerneborg, Lundgreen, afg. fra Cardiff 30. Septbr., best. til Sevilla.

Dampkibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kramfors 6. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Rotterdam 3. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Odessa 23. Septbr. — Silkeborg, Pedersen, ankom til Funchal 3. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Braila 25. Septbr. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Odessa 17. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Ghent 7. Oktbr., best. til Blyth.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 7. Oktbr. til Blyth. — Kallundborg, Lund, afgik fra Kbhvn. 5. Oktbr., best. til St. Nazaire.

Dampkibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Riga 6. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Libau 5. Oktbr. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 6. Oktbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Burntisland 6. Oktbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 5. Oktbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Libau 7. Oktbr., best. til Ghent. — Bornholm, Petersen, afg. fra Kiel 7. Oktbr., best. til Burntisland. — Nauta, Madsen, afg. fra Blyth 22. Septbr., best. til Fiume. — Rønne, Hintze, ank. til Kbhvn. 4. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Tyne 6. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 30. Septbr. — Ansgar, Larsen, ankom til Grangemouth 4. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, ank. til Burntisland 3. Oktbr. — Hamlet, Reese, ankom til South Shields 5. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ank. til Rotterdam 1. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Prins Valdemar, Berg, afgik fra Singapore 29. Septbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Kotka 2. Oktbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Wasa 2. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Grangemouth 6. Oktbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, afgik fra Haukipuda 3. Oktbr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Grangemouth 4. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Åbo 6. Oktbr. — Peter Willemoes, Pii, ank. til Kronstadt 7. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kbhvn. 5. Oktbr. — Clara, Jensen, afg. fra Rotterdam 6. Oktbr. til Burntisland. — Kai, Andersen, ank. til Sunderland 6. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til London 3. Oktbr. — Svend, Bønnelykke, ankom til Riga 5. Oktbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Aalborg 4. Oktbr., best. til St. Petersborg.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Amete, Nielsen, afgik fra Elben 1. Oktbr. til Bahia, pass. Beachy Head 3. Oktbr. — Sørine, Andersen, ankom til San Francisco 2. Oktbr. fra Gray Harbor. — Johanne, Thomsen, ank. til Mioke (Bismarck Øerne) 18. Septbr. fra Westport. — Vega, Pedersen, præjet 1. Oktbr. paa 49° N. 7° W. fra Corinto til Falmouth.

Rønne. Freja, Bech, ankom til Bogense 29. Septbr. — Castor, Clausen, ank. til Stolpemünde 30. Septbr. — Ane Cathrine, Møller, ank. til København 1. Oktbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kalmar 1. Oktbr. — Cathrine, Hansen, ank. til Odense 1. Oktbr. — Hermod, Grønwald, ank. til Nørresundby 1. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Hals 2. Oktbr. — Nestved, Larsen, ankom til Kolberg 4. Oktober.

Svendborg. Skirner, Pilegaard, ank. til Bergen 1. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Helsingørs Red 1. Oktbr. — Psyche, Nielsen, ank. til Newcastle 1. Oktbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Lissabon 2. Oktbr. — Dannebrog, Clausen, ank. til St. Petersborg 27. Septbr. — Andrea, Frederiksen, ank. til Stornoway 27. Septbr. — Kruse, Larsen, ank. til Amsterdam 26. Septbr. — Union, Olsen, ank. til Trouville 30. Septbr. — Roma, Jensen, ank. til Boulogne 30. Septbr. — Diana, Carlsen, ank. til Antwerpen 28. Septbr. — Nanna, Baagøe, ank. til Abbeville 28. Septbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Åhus 29. Septbr. — Vera, Jensen, ank. til Ørnskjoldsvik 30. Septbr. — Skjold, Larsen, ank. til St. Vallery 30. Septbr. — Danmark, Husfeldt, ank. til Charlestown 30. Septbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. til Bauf 28. Septbr. — Doris, Hansen, ank. til St. Petersborg 30. Septbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Aarhus 1. Oktbr. — Embla, Mikkelsen, ank. til Uleåborg 3. Oktbr. — Delos, Andersen, ank. til Liverpool 6. Oktbr. — Agnete, Møller, ank. til Stockholm 4. Oktbr. — Standart, Rasmussen, ank.

til Frederiksstad 6. Oktbr. — Phønix, Hansen, ankom til Danzig 6. Oktbr. — Peter, Nielsen, ank. til Danzig 4. Oktbr. — Marie, Petersen, ankom til Faro 29. Septbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Folkestone 2. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ank. til Arendal 3. Oktbr. — Niord, Svennevig, ankom til Porsgrund 2. Oktbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Sundswall 3. Oktbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Newbourg 3. Oktbr. — Frejr, Jensen, ank. til Burntisland 2. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ank. til Dunquerque 2. Oktbr.

Ærø. Prøven, Schmidt, ank. 29. Septbr. paa Kjøbenhavns Red. — Noah, Eriksen, ank. 30. Septbr. til Leith. — Fuglen, Petersen, ankom 29. Septbr. til St. Brieux. — Sejerskransen, Mikkelsen, ank. 29. Septbr. til Fowey. — Niels, Jensen, ankom 29. Septbr. til London. — Abba, Petersen, ank. 30. Septbr. til Fécamp. — Hans, Johansen, afgik 28. Septbr. fra København til Flensborg. — Marie, Rasmussen, afgik 28. Septbr. fra København til Aarhus. — Margrethe, Christensen, afgik 29. Septbr. fra København til Faxe. — Argus, Jensen, ank. 1. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red, best. til Landernau. — Karoline Koch, Hansen, afgik 28. Septbr. fra Ørnskjoldsvik til Brest. — Kiana, Christensen, ankom 1. Oktbr. paa Charlestown Red. — Saga, Clausen, ankom 30. Septbr. til Faro. — Familiens Haab, Petersen, ankom 29. Septbr. til København. — Skirner, Thomsen, ankom 30. Septbr. til København. — Rasmine, Koch, ank. 30. Septbr. til København. — Annes Minde, Friis, ank. 29. Septbr. til København. — Norden, Rasmussen, ank. 4. Oktbr. til Rochester. — Smart, Christensen, ankom 2. Oktbr. til Norrkøping. — Thea, Friis, afg. 29. Septbr. fra Havre til Odense. — H. C. Christensen, Boye, ankom 2. Oktbr. til Faaborg. — Immanuel, Schmidt, ank. 2. Oktbr. til Iverness. — Wilhelmine, Jensen, ank. 30. Septbr. til København. — Ellen, Hansen, afg. 30. Septbr. fra København til Femern. — Lauritz, Folmer, ank. 3. Oktbr. til Tønsberg. — Atlantic, Rasmussen, ankom 3. Oktbr. til Cardiff. — Frejr, Kastrup, ankom 1. Oktbr. til Granton. — Magda, Hansen, ank. 1. Oktbr. til West Wemyss. — Union, Mortensen, ankom 3. Oktbr. til Morans. — Nielsine, Christensen, ank. 2. Oktbr. til København. — Mette, Andersen, ank. 3. Oktbr. til Rochester. — Anne Sophie, Petersen, afgik 1. Oktbr. fra København til Faxe. — Fredensborg, Kisby, ank. 4. Oktbr. til Paimboeut. — Heimdahl, Eriksen, afgik 3. Oktbr. fra Hamburg til Maracaibo. — Sylphe, Petersen, ankom 5. Oktober til Stockholm. — Svip, Jensen, ankom 3. Oktober til København. — Annna, Schmidt, ank. 3. Oktbr. til Kbhvn. — Alf, Rasmussen, ank. 4. Oktbr. til Fovey, afventende Vande til Charlestown. — Ellen, Folmer, ankom 3. Oktober til København. — Anne Sophie, Petersen, afgik 4. Oktober fra København til Faxe. — Hildur, Andersen, var 3. Oktober sejlfærdig i Quimper bestemt til Charlestown (Cornwall). — Eden af Marstal passerede 3. Oktober Beachy Head for vestg. — Karen, Bager, ankom 5. Oktober til Stege. — Kvik, Andersen, var den 3. Oktober paa Grund af Storm til Ankers paa Plymouth Red, paa Rejse fra Setubal til St. Ybes. — Olga, Jørgensen, passerede 4. Oktober Øresund paa Rejse til Abbeville. — Agent Petersen, Frederiksen, ankom 6. Oktober til Gøteborg. — Forældres Minde, Christensen, afsejlede 2. Oktober fra Fowey til Helsingborg. — Veritas, Staugaard, var sejlfærdig i Managen 20. September, bestemt til Kanalen f. O. — Marie, Hansen, ankom 6. Oktbr. til Gøteborg. — Dronning Louise, Christensen, ank. 5. Oktbr. til Chatham. — Ellen, Lauritzen, ankom 6. Oktbr. til Christiania.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Ringkjøbing-Dyb. Den 3die Oktober 1902 ere Sømærkerne „Søren Bovbjergs-Knob NØ.“ og „Ulven V.“ inddragne.

Kattegat. Samsø S. Ved en nøjagtig Undersøgelse af Landgrunden S. for Ljushage er fundet en Pulle med 27 Fod, 2,425 Alen S. 6 1/2° V. fra Ljushage Fyr, og en Pulle med 26 Fod, 3,135 Alen S. 41 1/4° V. fra Ljushage Fyr. Dybderne ved daglig Vandstand.

Sundet. Flinterenden. I Flinterenden ere de sorte Sømærker Saltholm NØ., Bjørnen, Nordre-Flint, Saltholm Ø., Sønder-Flint og Saltholm S. forsynede med sort, spids Kurvefletning.

Østersøen. Bøgestrøm. Uddybningen i Bøgestrøm er nu fuldført. Der er 9 Fod Vand ved daglig Vandstand i Løbet

fra Bøgestrøm-Tønden til den røde Stage med Kost SØ. for Stenhagen samt i Løbene Bøgenakke og De fire Koste.

Afmærkningen vil blive forandret efter de uddybede Løb.

Limfjorden V.-lige Del. Portland Cementfabrik Norden. De to røde Lanterne paa Portland Cementfabrik Norden's Bro, 1½ Kml. V. for Aalborg, brænde hele Aaret til samme Tid som Statens Fyr.

Island V.-Kyst. Skagi SV. Bøjasker. En Vager med rød Stage og Kost er i 18 Fv. Vand udlagt ud for Bøjasker, 3,½ Kml. S. 41° V. fra Skagi Fyr. 64° 2' N. Br. 22° 44' V. Lgd.

Faxe Bugt. Hafnarfjædr. Molshøfdi SV. En Vager med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost er i 8 Fv. Vand udlagt SV. for 13 Fods Pullen ud for Molshøfdi, 2,½ Kml. S. 60° V. fra Bessastadir Kirke. 64° 4' N. Br. 22° 2' V. Lgd.

Reykjavik. Engey. Engey Fyr lyser fra S. t. Ø. gennem S., V. og N. til NØ. til N. Flammens Højde: 50 Fod. Lysævn: 6 Kml. Hvid, 28 Fod høj Fyrbaake. 64° 10' 23" N. Br. 21° 53' 16" V. Lgd.

Isafjardardjup. Skutilsfjædr Ø. Arnarnes. Fyret paa Arnarnes er nu tændt. Det er et hvidt, fast Fyr, der bestaar af et Hovedfyr og et Bifyr.

Hovedfyret lyser fra N. 75° V. gennem N. til N. 15° Ø. Flammens Højde: 190 Fod. Synsvide og Lysævn: 19 Kml. i en Vinkel af c. 12° paa hver Side af Midlinien, N. 30° V., udenfor denne Vinkel aftagende til begge Sider. Spejlapparat. Fyret er anbragt i en 10 Fod høj, hvid Bygning med rød Stribe.

Bifyret lyser fra N. 15° V. gennem N. og Ø. til S. 43° Ø. Flammens Højde: 190 Fod. Synsvide og Lysævn: 9 Kml. Linseapparat. Fyret er anbragt i samme Bygning som Hovedfyret.

Brændetid: 1ste August—15de Maj.

Tæt under Fyret skjules det af Skrænten.

66° 6' N. Br. 23° 1' V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Gefle. Omtrent den 10de Oktober 1902 forandres Belysningen ved Gefle saaledes:

Æggegrund Fyr skal vise hvidt To-Blink fra N. 42½° V. til N. 36° V., hvidt, fast Lys fra N. 36° V. til N. 24½° V., rødt Et-Blink fra N. 24½° V. til N. 20° V., og hvidt To-Blink fra N. 20° V. gennem N. til N. 33° Ø., iøvrigt hvidt, fast Lys. Lysævn: 14 Kml. for hvidt, 12 Kml. for rødt Lys.

Limen Fyr skal vise grønt, fast Lys fra N. 31½° Ø. til N. 37° Ø., hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 37° Ø. til N. 41° Ø., hvidt To-Blink fra N. 77½° Ø. til N. 87° Ø., hvidt Fyr med Formærkelser fra N. 87° Ø. gennem Ø. til S. 82° Ø., og rødt, fast Lys fra S. 82° Ø. til c. S. 70° Ø. Flammens Højde: 94 Fod. Lysævn: 13,½ Kml. for hvidt, 9,½ Kml. for rødt og 8 Kml. for grønt Lys. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn. 60° 42' 56" N. Br. 17° 21' 40" Ø. Lgd.

Bönan Fyr skal vise rødt Hurtigblink fra N. 61° Ø. til N. 70½° Ø., hvidt Hurtigblink fra N. 70½° Ø. gennem Ø. til c. S. 85° Ø. og fra c. S. 72° Ø. til c. S. 59° Ø.

Tyskland. Danzig Bugt. Vraget af Dampren „Emil Berenz“, der laa 8½ Kbl. S. 80° Ø. fra Fyret paa Hovedet af Neufahrwasser Ø.-Mole, er borttaget.

Stolpe-Banke. Den røde Spirtønde med Kegle 4 Kbl. NØ. t. N. for Stolpe-Banke er ombyttet med en hvid Baakønde med to Kegler med Spidsen opad. 55° 0' 47" N. Br. 16° 41' 27" Ø. Lgd.

Swinemünde. Ved Swinemünde er Baaken paa V.-Siden af Havnen flyttet 100 Alen N. 14° Ø. hen. Holdt overet med Baaken paa V.-Molens Hoved angiver den det dybeste Vand i Indløbet.

Rügen. Arkona. Paa Arkona foretages Forsøg med det ny, elektriske Fyr, men det gamle Fyr brænder uforandret.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Frederiksværn Ø. Paa Boen ØSØ. for Ramsholmsflu, Ø. for Frederiksværn, er Dybden ikke 22, men kun 18 Fod.

Kristianiafjord. Følgende Boer ere fundne:

En Bo med 11 Fod Vand 1¼ Kbl. Ø. for Galgeholmene; den er ¾ Kbl. lang i ØNØ. og VSV. 59° 7' 9" N. Br. 11° 6' 3" Ø. Lgd.

En 14 Fods Bo 1 Kbl. fra Jernsøjlen NV. for Bjørneskjær. 59° 5' 15" N. Br. 11° 7' 30" Ø. Lgd., og en 4 Fods Bo mellem denne og Jernsøjlen.

I Løberen en 20 Fods Bo paa 59° 6' 46" N. Br. 10° 58' 55" Ø. Lgd., en 15 Fods Bo paa 59° 6' 43" N. Br. 10° 58' 45" Ø. Lgd., og en 12 Fods Bo paa 59° 5' 45" N. Br. 10° 58' 20" Ø. Lgd.

Askerøen. Jongsholmerne Ø. Ø. for Jongsholmerne ere følgende Boer fundne: En 17 Fods Bo paa 58° 36' 48" N. Br. 9° 4' 3" Ø. Lgd. En 18 Fods Bo paa 58° 36' 46" N. Br. 9° 4' 6" Ø. Lgd., og tre 17½ Fods Boer paa 58° 36' 46" N. Br.

9° 4' 12" Ø. Lgd., 58° 36' 45" N. Br. 9° 4' 14" Ø. Lgd. og 58° 36' 42" N. Br. 9° 4' 9" Ø. Lgd.

Hesnessund. Hellene NØ. NØ. for Hellene Varde er fundet en 9 Fods Bo paa 58° 20' 55" N. Br. 8° 40' 25" Ø. Lgd., og en 11 Fods Bo paa 58° 20' 52" N. Br. 8° 40' 25" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Stat—Kristiansund. Fiskefyrene fra Stat til Kristiansund N. ere tændte og brænde indtil videre.

Risholmerne og Oddene V. for Storøen. V. for Risholmerne findes Boer med 1 à 1½ Fv. Vand, indtil 3 Kbl. fra de V.-ligste Holme. Den V.-ligste Bo med 1 Fv. ligger paa 61° 33' 21" N. Br. 4° 56' 46" Ø. Lgd. Mellem Risholmene og Oddene ligger Boer med 7 à 13 Fod og N. for Oddene er der urent til ca. 1 Kbl. fra Varden.

Skumsø S. Paa den nylig fundne Bo S. for Skumsø er der kun 16 Fod.

Tyskland. Weser. Ovenfor Nordenham ved 57 Kilom. tændes i Slutningen af September 1902 et fast Fyr med en hvid Vinkel mellem to røde Vinkler. De røde Vinkler angive Stedet, hvor Skibe skulle overgaa fra Einswarden Ledefyrilinje til Nordenham Ledefyrilinje, og omvendt.

I Oktober 1902 ombyttes Fyrskibet Borkum Riff med et nyt. Fyr og Taagesignaler er uforandrede. Under Ombygningen kan muligvis intet af Fyrskibene være paa Station i nogle Dage.

Holland. Zeegat van Terschelling. Vlie- eller Monnikensloot. I Vlie- eller Monnikensloot har der tætt Ø. for Spidstønde Nr. 4 dannet sig en Ryg med kun 6 Fod Vand.

Zeegat van Texel. Texelstroom. Flaaden, der til Brug ved Skydeøvelser var udlagt i Texelstroom, er inddragen.

Zuiderzee. Enkhuizerzand. Ø.- og S.- Siden af Enkhuizerzand er nu afmærket saaledes: Den rød og sort vandret sribede Kugletønde med Diamant ved Oude Hoornsche Gat er nu mærket EZ Nr. 1. Spidstønde Nr. 2 (Staat Enkhuizerzand) Spidstønde Nr. 3 med Ballon er udlagt paa 52° 40' 6" N. Br. 5° 30' 24" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 4 med Ballon er udlagt paa 52° 37' 45" N. Br. 5° 22' 54" Ø. Lgd. Rød og sort vandret sribet Anduvningstønde med Kors, uden Nr., (tidligere Nr. 7 i Oude Hoornsche Gat).

Nieuwediep Havn. I Nieuwediep Havnemunding, tværs ud for Fort Harsens, er sunket en Tjalk. Man skal gaa V. om Vraget der er afmærket paa sædvanlig Maade.

England. Docking, Winterton og Holm. Følgende Tønder ere nu ombyttede med Lystønder, saaledes:

Northeast Docking Kugletønde med en sort og hvid vandret sribet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hvert 10 S.

South Winterton Kugletønde med en sort og hvid vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Fyr med En-Formærkelse hver 10 S.

South Holm Sand Kugletønde med en rød og hvid vandret sribet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 S.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Saint-Valéry en Caux. Vandstand-Signalerne paa Saint-Valéry en Caux V.-lige Havnemole gives nu paa reglementeret Maade. En sort Ballon paa Raanokken til højre set fra Søen betyder, at Vandstanden er mindst 5 Meter over Kortets Nulpunkt.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Lochrist. Ved 14 Fods Klippen Lochrist, 1,½ Kml. S. 17° V. fra Kermorvan Fyr, er midlertidig, under Arbejderne ved Klippens Bortsprængning, udlagt fire hvide Fortøjtønder.

Penmarc'h. La Jument. Den sorte Baake med Cylinder paa La Jument er midlertidig nedtagen.

Labrador. Chateau Bay og Belle Isle. Stationer til Telegrafering uden Traad ere oprettede paa Belle Isle, 51° 53' N. Br. 55° 22' V. Lgd., og i Chateau Bay, 51° 59' N. Br. 55° 52' V. Lgd.

Newfoundland Ø.-Kyst. Bay of Exploits. I Bay of Exploits er i 5 à 10 Fv. Vand funden en 4¼ Fv. Klippe, 8 Kbl. N. 63° Ø. fra NV.-Enden af Upper Black Island. En 2¼ Fv. Klippe ligger mellem den førstnævnte Klippe og den nærmeste Kyst paa Upper Black Island, 2½ Kbl. fra denne; der er 9 à 12 Fv. mellem den og Kysten. Mellem de nærmeste Pynter af Black Island og Øen NØ. for den er den største Dybde 25 Fv. 49° 25' N. Br. 55° 5' V. Lgd.

Nova Scotia. Cape Breton. Sydney. Cranberry Head. Paa Cranberry Head gives Taagesignalet med et Dampaaagehorn, indtil Taagesignalet ved Low-Point kan blive fuldført.

Foredede Stater i Nord-Amerika. Maine. Cranberry Island Harbor. En lille 27 Fods Klippe, Old Tom, ligger ½ Kml. S. 54° V. fra Baaken paa East Bunker Ledge.

En 10 Fods Klippe ½ Kbl. N. 50° Ø. fra den sorte Tønde Nr. 1.

En 25 Fods Klippe 9/16 Kml. N. 34° Ø. fra Midten af Drum Island.

Eggemoggin Reach. Grunden, hvorpaa „Lilac“ stødte, ligger $1\frac{3}{4}$ Kbl. S. 13° Ø. fra Torrys Castle Baake.

I Eggemoggin Reach ligger følgende Grunde saaledes:

En $5\frac{1}{2}$ Fods Klippe S. for den lille Ø paa V.-Siden af Orcutts Harbor og 1 Kbl. fra Pumpkin Island S.-Ende.

En 5 Fods Klippe $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. $\frac{1}{4}$ Ø. fra N.-Enden af den lille Ø ved Orcutts Harbor V.-Side, tæt ved Indløbet.

En 5 Fods Klippe i Havnens øvre Del, $\frac{1}{2}$ Kml. NØ. t. N. fra den lille Øs N.-Ende.

En 7 Fods Klippe ud for S.-Enden af Blakes Point.

En $5\frac{1}{2}$ Fods Klippe i N. 87° V. fra Pumpkin Island Fyr og i N. 9° Ø. fra Fiddle Head.

En 15 Fods Pulle 8 Kbl. S. 79° V. fra Pumpkin Island Fyr.

En 20 Fods Pulle $\frac{3}{8}$ Kml. S. 60° V. fra Pumpkin Island Fyr.

Casco Bay. Cape Elizabeth. Omtrent den 10de Oktober 1902 males de to Fyrtaarne paa Cape Elizabeth hvide.

Massachusetts. Chatam Red. En rød Spirtønde Nr. 10 A er udlagt ved Grunden ud for Morris Island, $\frac{3}{4}$ Kml. SØ. fra Stage Harbor Fyr. En sort Spirtønde Nr. 10 A er udlagt ved Grunden ud for Beach Point, $\frac{5}{8}$ Kml. SØ. $\frac{1}{4}$ Ø. fra Stage Harbor Fyr. Amos Point Flats røde Spirtønde Nr. 12 ligger paa Ø.-Kant af Løbet, $\frac{1}{2}$ Kml. SØ. t. Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. fra Stage Harbor Fyr. Morris Island Flats røde Spirtønde Nr. 14 ligger paa Ø.-Kant af Løbet, 3 Kbl. Ø. fra samme Fyr.

Ipswich Harbor. I Ipswich Harbor Indløb ligger nu North Breaker røde Spirtønde Nr. 2, South Breaker sorte Spirtønde Nr. 1 og Inner Spit røde Spirtønde Nr. 4 fra Ipswich Fyr i N. 63° Ø., $1\frac{1}{2}$ Kml., i N. 72° Ø., $1\frac{1}{2}$ Kml. og i N. 63° Ø., 8 Kbl.

Løbet gennem Plum Island Sound til Parker River Munding er afmærket med syv Spirtønder.

Rhode Island. Point Judith. Omtrent fra den 10de Oktober 1902 gives Taagesignalet fra Yderenden af Point Judith Neck med en Sirene, som hver $\frac{3}{4}$ Minut giver Et-Stød af 5 S. Varighed.

New-York. Fyrskibet „Fire Island“ VNV. En Lægter er sunken c. 2 Kml. N. 70° V. fra Fyrskibet „Fire Island“. Topperne er 6 Fod over Vandet.

Maryland. Potomac River. Kettle Bottom Shoals. Løbet over Kettle Bottom Shoals er nu afmærket saaledes:

Kettle Bottom Shoals Lower sort og hvid lodret stribede Klokketønde ligger $1\frac{1}{4}$ Kml. S. 23° V. fra Cob Point Bar Fyr.

First Mid-Channel sort og hvid lodret stribede Stump-tønde ligger $1\frac{1}{4}$ Kml. S. 24° V. fra Cob Point Bar Fyr.

Derefter ligger 2den—9de sort og hvid lodret stribede Spirtønder saaledes: Fra Cob Point Bar Fyr henholdsvis i S. 68° V., $1\frac{1}{2}$ Kml., i S. 89° V., $2\frac{3}{4}$ Kml., i N. 86° V., $3\frac{1}{2}$ Kml., i N. 82° V., $4\frac{1}{2}$ Kml., i N. 79° V., 5 Kml., og fra Lower Cedar Point Fyr henholdsvis i S. 74° Ø., 5 Kml., i S. 27° Ø., $4\frac{3}{8}$ Kml., og i S. 25° Ø., $4\frac{1}{2}$ Kml.

Kettle Bottom Shoals Upper sort og hvid lodret stribet Klokketønde ligger fra Lower Cedar Point Fyr i S. 21° Ø., $3\frac{3}{4}$ Kml.

Columbia. Washington. I Washington kan Tidsignal nu gives fra Observatoriet pr. Telefon til dem, der ikke har haft Lejlighed til at observere Middags-Signalet. I Telefonværelset er anbragt en Lydgiver, som kan sættes i direkte Forbindelse med Observatoriets Uhr, og som da angiver hver Sekund sammen med dette Uhr, men saaledes at der ingen Lyd gives det 29de og de sidste 5 Sekunder i hvert Minut. Ønskes Minutten angiven, telefoneres den. Ogsaa Middags-Signalerne sendes nu over Telefonlinierne i 5 Minutter før Middag, saaledes at der forud for selve Middags-Signalet er Stilhed i 10 Sekunder.

South Carolina. Charleston. I den N.-lige Gren af Main Channel er der i Cumming Point Ledelinie $21\frac{3}{4}$ Fod Vand, men man kan holde $23\frac{1}{4}$ Fod ved at gaa c. 100 Alen N. om de sorte Tønder, til man kommer ind i Ledelinien Fort Sumter Fyr overet med St. Philips Kirke.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Cuba N.-Kyst. Puerto Padre, Banos og Nipe. Ved Puerto Padre er paa Punta Mastelero tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: $8\frac{1}{2}$ Kml.

Ved Banos er paa Caracolillo Beach paa S.-Siden af Indløbet tændt et hvidt Fyr med Formærkelser, Fire-Formærkelser i 10 S., Lys i 10 S. Flammens Højde: 36 Fod. Synsvidden: $8\frac{1}{2}$ Kml.

Ved Nipe Bay paa Punta del Sol (Mayari) er tændt et hvidt Fyr med afvekslende En-Formærkelse og To-Formærkelse hver 20 S. Flammens Højde: 30 Fod. Synsvidden: $8\frac{1}{2}$ Kml.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Alicante. Cabo de la Nao. Masten til Telegrafering uden Traad staar ikke paa Cabo Morayra men paa Cabo de la Nao.

Italien. Ponza Øerne. Øen Zannone. Blinkfyret paa Zannone N.-Ende er midlertidig ombyttet med et hvidt, fast Fyr. Synsvidden: 10 Kml.

Rusland. Tendra. Djarilgatski. Paa Fyrbaaken paa Yderenden af Djarilgatski Landtunge er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 79° V. til S. 15° V., V. om 17 Fods Pladen S. for Pynten, rødt Lys fra S. 15° V. gennem S. til S. 56° Ø., hvidt Lys fra S. 56° Ø. til S. 65° Ø. ind i Karkinit Bugt, rødt Lys fra S. 65° Ø. gennem Ø. til N. 51° Ø., hvidt Lys fra N. 51° Ø. gennem N. til N. 51° V., iøvrigt Mørke. Flammens Højde: 78 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Hvid, 72 Fod høj Fyrbaake af Jern. 46° 0' 50" N. Br. 33° 3' 50" Ø. Lgd.

Tunis. Sfax. Det store, 60 Fod høje Fosfat-Magasin ved Sfax findes ikke mere, og de paa Stedet opførte Skur er ikke kendelige fra Søen.

Algier. Kap Tukush V. Paa 11 Fods Grunden 3 Kbl. V. for Kap Tukush er funden 6 Fod. 37° 5' 2" N. Br. 7° 23' 20" Ø. Lgd.

Pynt Ait-Rauna V. En 20 Fods Klippe ligger $4\frac{1}{2}$ Kbl. N. 76° V. fra Pynt Ait-Rauna. 36° 54' 48" N. Br. 4° 18' 42" Ø. Lgd. En 6 Fods Klippe ligger S. for den nævnte, $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Kysten. 36° 54' 43" N. Br. 4° 18' 42" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Havnene ved Marmorahavet og Bosporus ere erklærede for smittede.

Tyrkiet. — Konstantinopel er erklæret fri for Pest.

Dampskibsfører.

En saadan, der kan skaffe Kr. 20—25,000, kan faa en Damper at føre i fast Fart paa dansk Plads. 5% Rente-garanti kan eventuelt gives.

Nærmere Oplysninger kan faas ved at indlægge Billet paa dette Blads Kontor mrk.: „Dampskibsfører“.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filiat: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telef. 863.

Telef. 863.

Aalborg
Brøndums Akvavitter.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Oktbr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
Danmark		68	68 ¹ / ₂
Norden		98	99
Kjøbenhavn	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
Carl		40	40 ³ / ₄
Dannebrog		84	84 ¹ / ₂
Skjold	54	54	55 ¹ / ₂
Urania	34-35	34 ³ / ₄	35
Union		90	91
Dampsk. af 1896		84	85 ¹ / ₂
Østasiatiske	100 ¹ / ₂ - ³ / ₄	100 ¹ / ₂	100 ³ / ₄
Østersøen	100	100	100 ¹ / ₂
Nordsøen	32 ¹ / ₂ -33-31 ¹ / ₂	31 ¹ / ₂	33
Torm		—	—
Vesterhavet		95	105
Gorm		—	—
Inga		84	88
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		95	105
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ^o / _o foren. Dampsk.		100	103
5 ^o / _o — —		—	—
5 ^o / _o Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ^o / _o Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ^o / _o nopsig. Stats		98 ³ / ₄	100
3 ¹ / ₂ ^o / _o Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₄	86
3 ¹ / ₂ ^o / _o Kbhvns Kreditf.		89	91
4 ^o / _o — — 2. Serie ..		93	93 ¹ / ₄
4 ^o / _o — — 1. — ..		97 ¹ / ₂	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ^o / _o Østift. Kreditf. 6 Ser.		89	89 ¹ / ₂
4 ^o / _o — — 6 —		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ^o / _o Landkreditk. 3 —		88	90
Aktier.			
Nationalbank		138	138 ¹ / ₂
Privatbank		121 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Landmandsbank		118 ¹ / ₂	119
Handelsbank	122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₄	122 ³ / ₄
Grundejerbank		107	108
Burm. & Wain		89 ¹ / ₂	90
Helsingørs Jærnsk.		—	—
Sukkerfabr.	113	112 ³ / ₄	113
Bryggeri Aktier		—	—

Vekselkurser d. 7. Oktbr. 1902.

	Åvsta Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.14
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.30	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Oktbr. 1902.

Russiske Noter	216.35
4 ^o / _o Russiske Consols	100.40
3 ⁵ / ₁₀ ^o / _o — Boden Kredit	99.75
5 ^o / _o Mexikanske 1899	—
5 ^o / _o Rumænske Stats	98.40
4 ^o / _o — — 1890	85.70

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibss.“ 14,000, „Danmark“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 18,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 14,000, „Skjold“ 8,000, „Urania“ 30,000, „Østasiatiske“ 12,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

Arealer ved Vand og Jærnbane.

Efterhaanden som den nu paabegyndte Forbedring af Søvejens til Odense fuldføres, vil der ved Havnen blive udlagt en Del efter danske Forhold enestaaende heldigt beliggende Parceller, tjenlige til Fabrik anlæg, Oplagspladser o. L., med umiddelbar Adgang til 19, eventuelt 22 Fods Vanddybde og Jærnbaneforbindelse til alle fynske Købstæder. Nærmere Oplysning om disse Arealer, der kunne faas til Benyttelse paa særdeles læmpelige Vilkaar, erholdes paa Stadsingeniørens Kontor paa Odense Raadhus. Ved rettidig Henvendelse kan det forventes, at der vil kunne tages Hensyn til Brugernes særlige Ønsker ved Pladsernes Udlægning m. v.

s/s „Helgenæs“

80,57 Brutto Reg., 44,97 Netto Reg.-Tons, Compound Maskine, 8 Knobs Fart, tilladt Passagerantal 180, sælges billigt ved

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Skibsbød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørger.

Tvangsauktion.

Efter en Udlægshavers Begæring bliver den Aktieselskabet „Mariager Dampbaadsselskab i Mariager“ tilhørende Dampbaad, „Lillebelt“ kaldet, 7⁹²/₁₀₀ Register Tons drægtig, med Inventar og staaende og løbende Redskaber, stillet til Bortsalg ved Tvangsauktion, der afholdes her paa Kontoret Fredagen den 10. Oktober d. A. Eftm. Kl. 3¹/₂. Auktionskonditioner, hvori indrømmes 6 Maaneders Kredit, ligge til Eftersyn her paa Kontoret.

By- og Herredskontoret, Mariager, den 25. Septbr. 1902.

G. Hansen.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragning samt Køb og Salg af Damp- & Sejlskibe,

Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Se-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“.

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Tilkännagifves.

- 1) Att Stufveriföreningen Fram fortfärende eger bestånd oaktadt ombyte af „Waterclerkar“ af vissa orsaker blifvit gjord.
- 2) Samt att „Fram“ som förutt i platstidningerne kungjort sig vara fri från all Socialistisk propaganda fortfärende är en fritstående förening och på grund däraf gynnad af Herrar trävaruexportörer och befraktare här i distriktet. Föreningen Fram räknar till dato et Medlemsantal af 400 mångårigt fackkunniga stufveriarbetare, hvilka skildt sig från Bolaget „Union“ med den föruttsättningen, att utan mellanhänder upptaga en konkurrencestrid med nämnda Bolag.

Föreningen „Fram“ mottager därför med tacksomhet uppdrag af Stufningsarbeten, hvilka garanteras bli utförda fortare än af någon annan stufvare här i distriktet och till utomordentligt billiga priser.

Styrelsen.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Efffigr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

Hotel „VICTORIA“

Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hrr. Officerers velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIE.

Kalkbrænderihavnen,

leverer alt til Skibsbrug henhørende. — Grave- & Losse-spande, Stenstænger, enkelte og dobb. Spil. Alt med Garanti.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse. **Skibsartikler.** * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Ustandsellg gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden,



fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa-vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel, St. Kongensgade 104. Telf. 8814, anbefaler prima Varer til laveste Notering. Petroleum i Td. til en gros Priser.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Oljetøj,

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekvipleringsforretning, 20, Østerbro 20.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.

J. Melander,

Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviand samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

C. Olsen,

Skibs- & Baadebyggeri,

Kalkbrænderihavnen.

Nybygninger & Reparationer.

Skibs-

Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovieringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Telegramadr.:
"Smithans,"
St. Petersburg".

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,"
Grönstadt".

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovierings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgaardshavn.
Skibsproviering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandør til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malmø“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.

Rabat for d'Herrer Skibarsstavrører.

Filial:

St. Strandstræde 43.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,

Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

H. Støensens
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.
 Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 9. Oktober 1902. — Vor Navigationsundervisning. — Det internationale Søretsmøde i Hamburg. (Sluttet.) — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

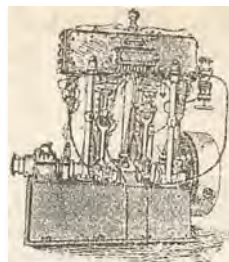
„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Blade! omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Ettf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbejernstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Petroleumsmotorer
 fra 1/2 til 60 Hestekraft.
 Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
 i Vejle,
 der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.
 600 Anbefalinger foreligger.

H. J. Pedersen-Faxe,
 Sct. Annæplads 20.

Telefon 28070

anbefaler } Skræderi og
 fuldstændig } Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
 Klasses Varer og Syning.

Uniformeffekter, fuldstændig
 Sækvipering.

Uniformshuer i flere Kvali-
 teter.

Normal Underbeklædning,
 prima Varer.

Specialist i Kedeltøj.

M. Jensen Kjær,

Herreekvipering.

Sct. Anna Plads 16.

Telefon 28056.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

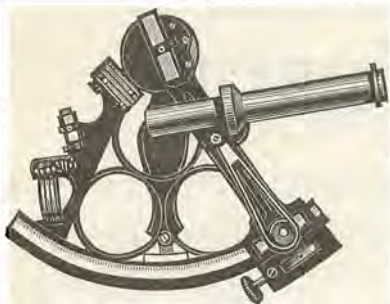
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 42.

Kjøbenhavn, Torsdag den 16. Oktober 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTER S, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'×76'×24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparatonssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Ror
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og StaaIskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjelpe drivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinze's Bøke

De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

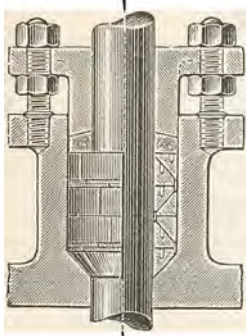
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskiurensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, København.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over 41,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,

Kjøbenhavn K.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandler,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6

Aalborg.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 16. Oktober 1902.

Der er Grund til at antage, at Rigsdagen i den Samling, der nu er paabegyndt, vil komme til at beskæftige sig med Lovforslag af stor Betydning for den danske Skibsfart. Det er jo erkendt fra dennes Side, at den Lovgivning, der vedrører den, i flere Henseender trænger til at reformeres, og paa andre Omraader venter man gennemført Lovforanstaltninger, der i adskillige Aar har været bebudede, men hvis Fremkomst af Grunde, vi ikke her skal komme ind paa, er bleven forhalet. Man har Ret til at vente, at der i de Lovforslag, der saaledes vil blive forelagte Rigsdagen, vil være taget det videst mulige Hensyn til Skibsfartens Anskuelse og Ønsker. Gennem sine Organisationer øver denne jo en Indflydelse paa saadanne Forslags Affattelse, der gør, at de som Regel kan finde en bedre Modtagelse fra Skibsfartens Side, end de ellers kunde vente. Vi konstaterer saaledes med Glæde, at nogle af de Forslag, der allerede er fremsatte, bærer Spor af den Indflydelse, Søfartens Organisationer har udøvet. Dette gælder saaledes Finanslovsforslaget, af hvilket vi andetsteds her i Bladet bringer et Uddrag, og i hvilket der paa Fyrvæsenets Budget findes flere Forslag, der er fremkomne efter Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening, og som, naar de gennemføres, vil betegne væsentlige Forbedringer ved Belysningen af vore Farvande. Fremdeles har Regeringen i Skattelovforslagene, der nu paany er fremsatte, fastholdt den overfor Skibsfarten meget imødekommende Stilling, som den, efter et Andragende fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, indtog i Fjor, som vandt Folkethingets Tilslutning, og som i Aar, om Forslagene gennemføres, forhaabentlig vil vinde hele Rigsdagens. Vi skal ikke paany komme ind paa de Skibsfarten vedrørende Enkeltheder i disse Forslag, men kun minde om, at som de nu foreligger, fritager de indenlandske Aktieselskaber helt for Skat til Staten, og fritager fremdeles en til den Del af et Aktieselskabs Bruttoindtægt, der hidrører fra Virksomhed i Udlandet, svarende Del af Nettoindtægten for Skat til Kommunen. Endelig har Regeringen fremsat det fra sidste Samling kendte Lovforslag om en Reduktion af Tolden paa Skibe med $1\frac{1}{2}$ pCt. og om Toldgodtgørelse af det Beløb, hvormed Tolden for de til Nybygninger anvendte Materialer overstiger Indførselstolden for fremmede Skibe. Forslaget er jo, som vi i sin Tid betegnede det, „et Skridt i den rigtige Retning“, som Statskassens Tilstand forhaabentlig snart vil tillade at tage fuldt ud, saa at disse Toldsatser helt forsvinder. Naar nu Rigsdagen skal behandle de her omtalte Lovforslag og de, der kan ventes, da haaber vi, at den maa være naaet til Erkendelse af, at de vedrører en Næringsvej, der er og i endnu højere Grad bør blive en af Landets vigtigste. Mon vi ikke her i Landet har nogle ret falske Forestillinger om, paa hvilke Omraader det er, at Landet fortrinsvis skal bygge sin økonomiske Fremtid? Derom er vi jo alle enige, at det i første Række er paa Landbruget, men gaar vi videre, saa ser vi, hvorledes Tanken om at gøre Danmark, der hverken besidder Raaprodukter eller naturlig Vandkraft, til et Industri-land — om saa skal være, ved Toldbeskyttelsens gode Hjælp — behersker Sindene; men Tanken om at hævde og

udvikle Danmark en fremragende Stilling blandt de søfarende Nationer, hvortil dets Beliggenhed, dets Traditioner og dets dygtige Sømandsbefolkning giver det naturlig Adkomst, er fremmed for de fleste. Rigsdagens Arbejde for Skibsfarten burde hvile paa en saadan Forstaaelse af dens Betydning for Landet, og det vil forhaabentlig mere og mere komme til at gøre det, saa at den fritager Skibsfarten for de Byrder, denne stadig maa bære. Fra vore nærmeste Nabolande, Sverrig og Norge, kommer netop i disse Dage Efterretninger om ny Bestræbelser fra Regeringernes Side for at ophæve Skibsfartens Konsulatafgift, efter at man i først nævnte Land for nogle Aar siden har reduceret den betydeligt. Maatte Lovgivningsmagten her hjemme snart komme ind paa den samme Vej og derved yde sin kraftige Bistand til en Næringsvej, der ikke kræver at tages under Armene af Staten, men kun kræver en Lovgivning, der ikke tynger den økonomisk eller hæmmer dens naturlige Udvikling.

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Konsulatet i Genua er der for Tiden Strejke blandt Genuas Havnearbejdere, der befatter sig med Losning og Ladning af Stykgods, hvorimod Strejken ikke omfatter Kularbejderne. De Strejkende erstattes med uøvede Folk, men Handelen og Trafiken hæmmes dog ikke lidt ved Arbejdsstandsningen.

Paa de meteorologiske Stationer ved de tyske Kyster er indført ny Stormsignaler. De gives ved Hjælp af Semaforer, der i Røglen er forsynede med seks Par bevægelige Arme. Naar Vejret er roligt, hænger alle Armene lodret nedad. Naar ét Par af Armene hejses, er Vindens Styrke 1—2; naar to Par hejses 3—4, tre Par 5—6, fire Par 7—8, fem Par 9—10 og seks Par 11—12. Vindens Retning vises ved Skiver, der er forsynede med Visere, og anbragte bag det sidste Par Arme. Skiverne er indrettede som Urskiver, saaledes at Nord erstatter 12-Tallet, Syd 6-Tallet etc. Paa denne Maade kan Vindens Styrke og Retning bestemmes samtidig. — Efterretninger vedrørende Stormsignalerne sendes 3 Gange daglig fra det meteorologiske Institut i Hamburg til Kyststationerne.

Søndagen d. 5. ds. indviedes Hulls Sømandshjem, oprettet af Foreningen for Oprettelsen af skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne. Den meget smukke 3 Etages Bygning kan for Tiden afgive Plads for c. 23 Beboere, men Lokalerne vil kunne udvides. Bygningen vender ud til den brede og bekvemme Gade Holderness Road med Stoppested for den elektriske Sporvogn lige uden for. Til de store Dokker, Victoria og Alexandra, er der henholdsvis 4 og 7 Minutters Vej. I Tilsynskomiteen i Hull har bl. a. den danske Konsul, Hr. Pattinson, Sæde.

De forskellige ærede Indsendere, fra hvem vi i den forløbne Uge har modtaget Indlæg om Navigationsundervisningen, maa vi, paa Grund af det usædvanlig store Efterretningsstof i nærværende Nummer, bede have Taalmodighed til næste Uge.

Finansloven og Skibsfarten.

Finansminister Hage har i Folkethinget forelagt Finanslovsforslaget for det kommende Finansaar, og vi uddrager som sædvanlig de Punkter af det, der har Interesse for Skibsfarten.

Statens Indtægt af Konsulatafgiften er fremdes i Stigning. Den var i 1901-02 291,462 Kr. 61 Øre imod 290,768 Kr. 91 Øre i 1900-01. Den samlede Udgift til Konsulatvæsenet er anslaaet til 352,000 Kr., heraf 30,000 Kr. til Søfolks Hjemsendelse. Generalkonsulatet i London foreslaas besat med en udsendt Konsul i Stedet for Generalkonsul Delcomyn, der trækker sig tilbage.

Til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed foreslaas bevilget 1,000 Kr.

Under Lodsvæsenet foreslaas til en ny Udgive af Den danske Havnelods 1,950 Kr. og til en Petroleumsmotor med Drivskrue samt Indhivningsapparat til Ankerkæden til Lodskutteren „Esbjerg“ 8,000 Kr. Dette sidste Forslag motiveres ved, at Lodskutteren ved Esbjerg Lodseri har en lang, stundom meget vanskelig Vej ud til de lodssøgende Skibe; under ugunstige Vind- og Strømforhold tager Turen ud en uforholdsmæssig lang Tid til stor Ulempe for Skibsfarten. Ved Anbringelse af en Petroleumsmotor med Skrue i Kutteren vilde denne selv under vanskelige Forhold, hurtigt kunne varetage Lodsbetjeningen; ogsaa under begyndende Isvanskeligheder vil den kunne udføre sin Tjeneste længere end nu. Anbringelsen af det nævnte Indhivningsapparat vil ligeledes virke tidsbesparende.

Under Fyrvæsenet foreslaas som sidste Udgift til et nyt Fyr paa Skallingen 15,000 Kr. — Til Belysning af Bøgestrømmen ind til Ankerplads ved Lodsskibet foreslaas 15,200 Kr. Det hedder herom i Motiverne: Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening er der gentagende modtaget Andragende om, at Indsejlingen til Bøgestrømmen maatte blive belyst saaledes, at Smaaskibe, der søger Bøgestrømmen, sættes i Stand til med paalands Vind om Natten at søge beskyttet Ankerplads i Bredningen ved Lodsskibet. For at etablere denne Belysning har det været nødvendigt at oprense og regulere Løbet gennem Bøgestrømmen, og da dette Arbejde forventes fuldført i indeværende Aar, søges nu den nødvendige Bevilling til Etablering af Indsejlingsfyr. For at lede Skibene ind til Ankerpladsen er det nødvendigt at etablere en Ledefyrlinje Syd for Jungshoved Skov, bestaaende af to farvede Forfyr og et hvidt Bagfyr, samt anbringe Fyr paa to Duc d'Alber med Stenkastning, rammede henholdsvis ved Sandodde og Stenodde. — Til en Lys- og Lydtønde ved Knollen i Drogden foreslaas 11,000 Kr. Man havde paatænkt her at bygge et automatisk Fyr, men har opgivet det, indtil man har Erfaring for, hvorledes saadanne Fyr staar i stærk Isdrift. Da der imidlertid stadig fremkommer Anker over, at denne Grund, der ligger i et saa befærdet Farvand, ikke er belyst, og da det er utvivlsomt, at det vil være en stor Lettelse for Sejladsen gennem Drogden om Natten, at Grunden er belyst, foreslaar man den nu afmærket med en Lys- og Lydtønde. — Til et Vinkelfyr paa Taars Færgebro foreslaas 3,200 Kr. — Til et Taagesignal ved Stevns Fyr foreslaas 68,800 Kr. Et saadant vil bidrage væsentligt til at lette Anduvning af Sundet Syd og Øst fra i usigtbart Vejr og vil antagelig formindske eller forhindre det ikke helt ubetydelige Antal Strandinger, som finder Sted ved Stevns Klint i taaget Vejr. — Til Forandring af Sejro og Sprogø Fyrapparater foreslaas 18,800 Kr. Fyrene vil faa Glødelysbrændere, hvorved der opnaas

mindst 3 Gange saa stor Lysstyrke som med de hidtil anvendte Petroleumbrændere; i det hele vil Fyrenes Lysstyrke blive næsten 10 Gange saa stor, som den nu er. — Til en ny Fortegnelse over danske Fyr- og Taagesignalstationer foreslaas 1,770 Kr.

Det foreslaas at anskaffe et nyt Uddybningsfartøj til 175,000 Kr., særlig til Brug ved Uddybning af mindre Havne.

Indsejlingen til Københavns Havn.

Vi har modtaget følgende:

Ved Indsejlingen til Københavns Havn (Trekroner) bygges nu Bølgebrydere. Dette er vistnok meget heldigt, men da jeg for nogen Tid siden passerede Løbet, saa jeg, at man fra et mindre Fartøj var ivrig beskæftiget med at kaste Rullesten i Søen tæt op og ned af den Platform paa Sydmoen, som antagelig skal bære Fyrtaarnet; dette forbausede mig ganske betydelig, og jeg henstiller til rette Vedkommende, om det ikke var rigtigst at samle disse Sten op igen og i Stedet for at nedramme et solidt Pæleværk rundt om Enderne af begge Moler og et Stykke ind over paa begge Sider af Molerne, saaledes at Skibe, der skal passere Løbet, kan falde til Træværket uden at foraarsage Skade paa Molerne eller sig selv.

Naar man indsnævrer et meget befærdet Farvand i den Grad som der, vil det være nødvendigt, at Skibene med Sikkerhed kan gaa tæt til begge Sider uden at risikere at løbe paa Grund eller at ramponere Moler eller Skibssider; naar dette ikke kan lade sig gøre, vil det altid straffes med Kollisioner, og naar disse har naaet et bestemt Antal, skal Pæleværket nok komme; men det er jo rigtignok en baade mærkværdig og sen Forretningsgang.

Af lignende Eksempler har man jo allerede andre, blandt andet Esbjerg Havns tidligere Nordmole, saa Autoriteterne kan ikke undskylde sig med, at det er noget nyt eller ukendt.

Med Tak for Optagelsen, tegner jeg mig
Skibsfører.

Skibsføreres med Fleres Anmeldelsespligt angaaende toldpligtige Varer i engelske Havne.

Vi har fra Udenrigsministeriet modtaget følgende:

Under 8. September 1902 har den engelske Toldbestyrelse udstedt en i Oversættelse saalydende Bekendtgørelse for Skibsførere angaaende toldpligtige Varer, tilhørende Kaptajner, Officerer eller Besætninger paa Handelsskibe, og smaat Pakkegoods, toldpligtigt og andet, der indføres til det forenede Kongerige og ikke findes opført paa det indførende Skibs Anmeldelse til Toldvæsenet.:

Tilføjelse til de bestaaende Anordninger vedrørende Skibsføreres Anmeldelse af deres overskydende Forraad.

Da Toldbestyrelsens Opmærksomhed er bleven henledet paa, at toldpligtige Varer i smaa Pakker — ikke opførte paa den pligtige Anmeldelse af overskydende Forraad — indføres af Kaptajner, Officerer og Søfolk paa Handelsskibe ankommende fra Udlandet, bestemmes det, at fra og med d. 1. December 1902 skal saadanne

toldpligtige Varer, der indføres her til Landet, nøjagtigt opregnes paa en dertil bestemt Liste. En saadan Liste, underskrevet af den, hvem Varerne tilhører — Kaptajn, Officer eller Sømand — og behørigt bekræftet af Kaptajnen, skal tilligemed Varerne overgives af Kaptajnen til den første Toldbetjent, der kommer om Bord; paa Forlangende maa Tolden betales eller Godset paa Ejers Bekostning flyttes til det nærmest liggende Pakhus for Rejsegods eller Varer og dér behandles paa sædvanlig Maade. Dersom Ejeren af toldpligtigt Pakkegodt ønsker at beholde det om Bord for senere at udføre det eller klarere det til den næste eller en følgende Anløbshavn, kan dette ske, dersom Kaptajnen gaar ind paa, at det anbringes sammen med Skibets overskydende Forraad under Myndighedernes Segl, men alle de toldpligtige Varer, som ejes af en enkelt, maa klareres under et til en Havn og paa Toldangivelse.

Officerer og Sømand bør underrettes om, at saadanne toldpligtige Varer skal opføres paa Listen forinden Skibets Ankomst til det forenede Kongerige.

Toldbestyrelsen har ladet udarbejde en Blanket, der skal bruges af Kaptajnen eller Proviantforvalteren til derpaa at opføre smaat Pakkegodt af Varer eller Gaver, indførte med Skibet og ikke opført paa ovennævnte Anmeldelse. Den udfyldte Blanket skal forevises vedkommende Toldbetjent, og Pakkegodset vil blive behandlet i Overensstemmelse med Loven og Anordningerne.

Toldpligtige Varer og ikke anmeldte Smaapakker, der findes om Bord uden at være opførte paa de omtalte Blanketter, vil blive tilbageholdte og Ejeren sagsøgt, og dersom Ejeren af de toldpligtige Varer er enten Kaptajnen eller nogen af Officererne eller Besætningen, vil Vedkommende blive betragtet som skyldig i Forsøg paa Smugleri og behandlet i Overensstemmelse hermed.

Det bestemmes ligeledes, at fra og med d. 1. Decbr. 1902 er Kaptajner i deres Anmeldelser af ikke forbrugt Proviant kun pligtige til at give detaljerede Oplysninger om Tobak, Spiritus og Sacharin; alle andre toldpligtige Varer behøver de kun at opføre som „Sundry low-duty goods“ uden at gaa i Enkeltheder. Dog maa der fremdeles gives detaljerede Oplysninger om Kul og levende Kvæg om Bord i Skibet. Blanketterne til Anmeldelser vil i denne Anledning til sin Tid blive ændrede. Eksemplarer af Blanketten til de omtalte Lister kan faas paa de sædvanlige Steder eller paa de Toldboder, der har Tilladelse til at sælge Toldblanketter.

Fragtmarkedet.

Medens de fleste hjemgaaende Markeder er uforandrede eller lavere, opviser Kulfragterne fra England og Wales en Stigning, som er ret betydelig i visse Retninger, hovedsagelig til Østersøen, medens Raterne til Middelhavet endnu ikke har bedret sig i samme Forhold. Hvad Kulfragterne til Nordamerika angaar, da er de gennemgaaende 2 sh. pr. Ton højere end for 14 Dage siden, og Begæret efter Tonnage er fremdeles stort, eftersom der kun er ringe Udsigt til en snarlig Afslutning af den store Kulstrejke. Hertil kommer endvidere, at der nu tillige er udbrudt Strejke blandt Kulgrubearbejderne i Frankrig, saaledes at ogsaa dette Land nu maa ty til England for Kul, og bevirker naturligvis det ene med det andet, at der bliver stor Efterspørgsel efter prompte Baade. Den enorme Masse Tonnage, som i den sidste Tid er fragtet ud til Amerika, (der er fragtet Baade for mindst en halv Million Tons Kul i de sidste Par Uger), har naturligvis haft en meget deprimerende Virkning paa det i Forvejen tarvelige Marked, og Raterne hjemefter pr. November og December er da ogsaa saa elendige, som de vist ingensinde tidligere har været. Selv om Strejken i Amerika skulde blive bilagt snart, vil dette

dog ikke medføre en øjeblikkelig Stansning af Kulimporten fra England, da Beholdningerne af Kul i Amerika er saa ringe, at det vil tage lang Tid inden de amerikanske Gruber igen kan tilfredsstille Forbruget, for slet ikke at tale om, at der ikke vil kunne blive noget tilovers for Eksport til Sydamerika og andre Steder, hvor amerikanske Kul for en stor Del bruges. Vender man Blikket hjemefter mod Østersøen, saa maa dette Marked nærmest betegnes som værende i en ussel Forfatning, naar man tager den fremrykkede Aarstid i Betragtning, og mange danske Redere, som har haft Baade disponible i dansk, tysk eller sydsvensk Havn, har da ogsaa foretrukket at lade dem løbe over i Ballast efter Kul frem for at dirigere dem nordpaa. Maaske vil dette bevirke, at Østersøpladserne kommer til at betale højere Fragter, naar Eksportørerne først mærker, at det kniber med at faa Baade. Korn og Hør ventes der at ville blive en hel Del af, men Spørgsmaalet er blot, naar det vil komme frem til Havnestæderne for Afskibning.

Det østlige Marked er uforandret fast, men stille. Fra Calcutta noteres fremdeles 20/ Jutebasis til Dundee. Risfragterne nærmest nominelle paa Basis af 18/6 à 19/ fra Rangoon til U. K. eller Kont. Fra Bombay er sluttet livligere til 13/ à 14/ og fra Kurrachee til 14/ à 14/6 til udsøgt Havn pr. Novbr./Januar. For Erts betales 17/6 Bombay/Garston pr. November.

Sortehavet og Azoff viser ikke meget Liv. Begæret indskrænker sig næsten kun til mindre Baade af bestemte Størrelser. Fra Odessa eller Nicolaieff, paa hvilke Pladser der forøvrigt er nogle Dages Tørn, er sidst betalt 12/6 en, 13/ to danske Havne pr. Oktober, og sluttedes endvidere til c. 11/9 N. C. 6 d. ekstra for Hamburg. Til L. H. A. R. kan faas 10/6. Den sidste Befragtning fra Sulina var til 11/6 „any“, 12/ Hamburg pr. ultimo Oktober. Azoff har fragtet jævnt paa Basis af 11/6 à 11/9 „any“, ligeledes for Oktober Lastning, og er der til Rotterdam direkte betalt 11/. Donauen viser fremdeles intet Liv. For Erts fra Poti kan faas 12/9 à 13/ Rotterdam, 13/6 Antwerpen eller Dunkirk.

Middelhavet møder op med et nogenlunde godt Begær, og der sluttedes ikke faa Baade i Ugens Løb til stigende Rater. Alexandria er livlig paa Basis af 12/6 til U. K. (Ordre), 11/6 direkte Havn, 10/ Hull direkte, alt for Oktober Lastning. For Erts betales med „free despatch“ 8/3 Carthage/Maryport, 7/6 Almeria/Glasgow, 8/3 Middlesbro, 8/ Aguilas/West Hartlepool, 10/3 Huelva/Hamburg, 9/ Manchester, 11/6 U. S., 13/ Gøteborg og Gaddviken. For Fosfat noteres 9/9 Sfax/Kingslynn, 8/3 Bona/Rotterdam, 7/9 Bougie/Zwyndrecht, og for Esparto 14/6 Bona/Leith eller Boness, 15/ Aguilas eller Carthage til Granton. Fra Tunis til Bergen kan faas 9/ pr. Ton Salt. Ertsraterne fra Bilbao er som følger: 5/1½ Middlesbro, 5/4½ Rotterdam, 5/6 Dunkirk, 6/3 Maryport, 5/3 Barrow, 4/ à 4/3 Cardiff.

Nordamerika er lavere helt igennem, og bedre vil Markedet ikke blive saa længe der sluttet saa mange Baade ud med Kul. Positive Ordre er knappe, og der konkurreres livligt for hver Ladning, der er i Markedet. Fra nordlig Havn er 1/9 à 1/10½ pr. Novbr./Decbr. det højst opnaaelige til udsøgt Havn U. K. eller Kont., hvortil nogle Dampere er sluttet. For Bomuld fra Savannah er gentaget 22/6 til U. K. eller Kont., medens der fra Wilmington er sluttet til 20/ pr. Oktbr. og 19/ pr. Novbr. til Liverpool eller Bremen. Der har været bedre Begær efter Tonnage til Fosfat, og der betales herfor 14/ Fernandina/Stettin, 11/6 Bilbao, 16/3 Tampa/Stettin. Fra Golfen noteres paa Netto Charter nominelt 9/ à 9/6 til U. K. eller Kont., 12/ til to danske Havne. Tømmerfragterne er lavere; der betales 85/ for en kontinental Havn og Manchester, endvidere 81/3 til en hollandsk og en britisk Østkysthavn. De kanadiske Træpladser viser ikke meget Liv, særlig nu da Bestemmelserne om den lille Dækslast til England atter træder i Kraft. Der betales sidst 42/6 Montreal/Newcastle, 43/9 Miramichi/Englands Vest-

kyst pr. ultimo Oktober. La Plata Markedet er stille. For prompt Lastning er sidst betalt 13/9 til U. K. eller Kont. fra Buenos Ayres, medens der for „handy“ Tonnage pr. Januar/Februar kan faas 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen, hvilket er 6 d. lavere end for et Par Uger siden.

Østersøen viser kun for enkelte Pladsers Vedkommende en lille Stigning; saaledes er St. Petersborg 1½ d. højere og noterer 1/2¼ à 1/3 Hvedebasis til London, Rotterdam eller Amsterdam, hvilket egentlig er for lidt nu ved Saisonens Slutning, men som Følge af de smaa Korntilførsler kan Raterne ikke komme rigtig i Vejret. Fra Kronstadt noteres 22/6 D/B. 25/ 1/3 Boards til London, Hfl. 13 til god hollandsk Havn. Træfragterne fra Øvreboten er kun faa og Raterne smaa; der sluttedes til Hfl. 11½ for Battens Sundsvall (3 Pladser)/Rotterdam, 21/ D/B. Kronstadt/Hull, 25/ D/B. B. Luleå/Hull eller Tyne, Frs. 28 Sydfinland/Ghent, Frs. 53/54 Hudiksvall/Alexandria. I Rigafragterne er der ingen nævneværdig Forandring; der betales 10½ d. Havrebasis London, 19/ D/B. 6/3 Sleepers til Grangemouth, 24/ D/B. Cardiff, Hfl. 13½ Kappbjælker Holland, Frs. 25/26 D/B. Dunkirk eller Ghent, Frs. 28 Rouen. For Smaadampere er der et livligt Begær paa Basis af Rm. 13/14 pr. Ruglast til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 16 Nordsverrig. Fra Libau faas stadig ikke over 10½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen, Hamburg, og fra Windau betales 36/6 pr. 343 Kbf. Props til West Hartlepool, Frs. 28 pr. 216 Kbf. Pulpwood til Terneuzen, Hfl. 13½ à 14 for Kappbjælker til Holland. Königsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/4½ til Antwerpen og 14/ for Hamp. Ogsaa herfra er Smaadampere i godt Begær paa Basis af Rm. 6 à 7 pr. Ton til Danmark eller Østsverrig, Rm. 7 à 8 Sydfinland eller Nordsverrig.

Kulfragterne er, som anført, højere næsten overalt, nogle Steder hen kun 1½ d., andre Steder over 1 sh. pr. Ton. Fra Firth of Forth betinges nu 4/9 à 5/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ à 5/9 mindre danske Provinshavne, 5/3 à 5/6 Kiel, 5/ Kronstadt eller Reval, 4/9 Riga, 5/ Neufahrwasser, 4/9 Swinemünde, 5/3 Lybeck, 5/9 Barcelona. Fra Tynen eller Blyth sluttedes sidst til 4/9 Libau, 4/9 Kronstadt, 5/ Rostock, 4/6 Riga, 4/ à 4/3 Hamburg, 4/9 Genua eller Livorno, 5/4½ Alexandria, 8/ Boston. Kulfragterne fra Wales er faste, og der sluttes fra Cardiff, Swansea eller Newport til 6/ Kronstadt, 5/6 Kiel, 8/6 à 9/6 Boston, New York eller Philadelphia, 5/ Genua, 6 Frs. Marseille, 5/3 à 5/6 Alexandria, 5/ Port Said, 12/6 Bombay, 6/6 Madeira, 6/9 Las Palmas, 7/3 Kap Verde, 10/ River Plate, 11/6 Rio Janeiro.

D'hr. Hänschell & Co., Barbados, tilskriver os under 27. September:

Siden vor Beretning af 30. August er der afsluttet et Par Befragtninger fra Cap Haiti og Fort Liberte à 24/9 og fra Yucatan à 26/, 27/ og 28/ til Kanalen f. O. Tilgangen af Sejlskibe er knap.

Udbruddet af Mt. Pelee paa Martinique d. 30. August ødelagde aldeles Byen paa Morne Rouge — en Højde mellem St. Pierre og Mt. Pelee, som var forbleven uberrørt af tidligere Udbrud — og foraarsagede et Tab af 2,000 Mennesker. Den nordligere Del af Martinique bliver rimeligvis forladt; der er beliggende flere store Sukkerfabriker i Omegnen af Trinite Bay. Vulkanen paa St. Vincent var samtidig i voldsom Virksomhed, meget stærke Detonationer hørtes her d. 30. August om Aftenen, og d. 19. Septbr. foraarsagede et Udbrud Bræk paa Telegrafkablet, som netop Dagen forinden var blevet repareret, hvorved vi atter er afskaarne fra Telegrafforbindelse med Evropa og Nordamerika. I Stedet for nu længere at fortsætte med Forsøg paa Istandsættelse af Sektionen St. Vincent—St. Lucia, vil Selskabet forbinde St. Lucia med Grenada, og da Grenada staar i Telegrafforbindelse

med St. Vincent og Barbados, vil saaledes vor Forbindelse med Evropa og Nordamerika være sikret.

Koppepidemien her paa Øen tiltager — dog ikke allarmende. I Betragtning af den tætte Befolkning, omtrent 200,000, er 700 Koppetilfælde med 24 Dødsfald siden 13. Juli kun ringe, naar desuden tages Hensyn til, at Vaccinationen før Epidemien kun foretoges ganske undtagelsesvist. Regeringen lader nu Befolkningen vaccinere gratis, og det vil ikke være længe før praktisk talt den hele Befolkning er vaccineret. Mange Hospitaler oprettes, og det forventes, at de energiske Midler, der foretages, vil i begrænset Tid faa Bugt med Sygdommen.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 1. Trækning finder Sted Onsdag den 22. og Torsdag den 23. Oktober. Paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil værende 118,000 Lodder bliver fordelt et Antal af ialt 75,000 Gevinster, saaledes at gennemsnitlig omtrent to Trediedele af samtlige Lodder faar Gevinster i Seriens Løb.

Gevinstfordelingen er i flere Henseender forandret i Spillernes Favør, og Antallet af Gevinster er forøget med 23,000 Stkr. Paa en og samme Lodsedel kan vindes to Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Der henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede efter de Vindendes Ønske. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i August Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 14 amerikanske, 12 britiske, 3 danske, 1 hollandsk, 4 franske, 4 tyske, 6 italienske, 3 japanesiske, 5 norske, 1 portugisisk, 5 russiske, 3 svenske, ialt 61; Dampskibe: 1 amerikansk, 1 belgisk, 16 britiske, 1 fransk, 1 tysk, 4 italienske, 3 japanesiske, 3 norske, 1 russisk, 1 spansk, 1 svensk, ialt 33. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 23, Kollision 8, sunkne 2, forladt 4, Kondemnation 21, borteblevne 3; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 2, Ild 1, sunkne 3, Kondemnation 12, borteblevne 2.

Øresund, Dpsk. af Helsingborg, har Natten til 10. ds. ved Lappegrundens Fyrskib været i Kollision med Jagt Frida af Falkenberg. Mandskabet fra Jagten bjærgedes om Bord i Øresund. Frida indbjærgedes senere til Helsingborg.

* Reidar, Dpsk. af Christiania, strandet ved Vestervig, er bragt flot af Svitzers og ind til Helsingør for Reparation.

Franklin, 3m. Skonnert af Jonstorp, kom 10. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt her til Kjøbenhavn.

Brødrene, Barkskib af Frederikstad, kom d. 9. ds., paa Rejsen fra Neder Kalix til London med Trælast, paa Grund paa Knollen i Drogden. Flot ved egen Hjælp og tog tilsyneladende ingen Skade.

Anna, Skonnert af Skillinge, har paa Rejsen fra Kjøge til Gustafsberg med Flintesten ud for Stevns mistet Klyverbom og Forrigningen, Svitzers indbragte Anna til Kjøge.

Dorthea, Skonnertbrig af Marstal, har paa St. Nazaire Red været i Kollision med en Muddermaskine og faaet en Del Skade. Repareret i St. Nazaire.

Anna, Galease af Karlshamn, kom Natten til 13. ds., paa Rejsen fra Norrkøping til Aarhus med Jærn, paa Grund Syd for Dragør. Flot med Assistance og fortsat Rejsen.

Anglo Dane, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Kaiser Wilhelm Kanalen været i Kollision med den svenske Damper Johan Jeansson. Begge Dampere erholdt Skade. Anglo Dane er gaaet til Hamburg.

Gefion, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 13. ds. her paa Reden været i Kollision med en russisk Skonnert og faaet mindre Skade.

Caroline, Skonnert af Kjøge, er paa Rejsen fra St. Petersburg til England med en Ladning Oljekager indkommet læk til Kotka efter Grundstødning.

Jomsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, havde d. 10. ds. for indgaaende en lettere Kollision med Knippelsbroppen.

Alma, Skonnert, er paa Rejsen fra Borgaa til Randers med Træløst strandet ved Nargø og er Vrag.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensen, afgaar forv. 15. Oktbr. fra St. Petersburg til Antwerpen. — Alabama, Gotsche, afgaar forv. 18. Oktbr. herfra til New Orleans. — Alexandra, Kyllenbech, afgik fra New York 1. Oktbr. hertil. — Algarve, Borries, afgaar forv. 15. Oktbr. fra St. Petersburg til Åbo. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hamburg 11. Oktbr. — A. N. Hansen, Paaske, afgaar forv. 14. Oktbr. herfra til Riga. — Antwerpen, Andresen, afgik fra Boston hertil 11. Oktbr. — Arkansas, Petersen, afgaar forv. 14. Oktbr. fra St. Petersburg hertil. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 7. Oktbr. fra Algier hertil. — Axelhuus, Skov, ank. her fra Vestnorge 11. Oktbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, pass. Holtenau 13. Oktbr. fra Åbo til Almeria. — Beira, Lunge, afgik fra Cadiz til Dartmouth 9. Oktbr. — Botnia, Bay, afgaar forv. 14. Oktbr. herfra til Reval. — Chr. Broberg, Nielsen, ankommer forv. her 16. Oktbr. fra Almeria. — Christian IX., Kolster, afgik fra Pillau 13. Oktbr. hertil. — Christianssund, Rørbye, ankom her 12. Oktbr. fra Stettin. — Dagmar, Mortensen, afg. fra Mostaganem 12. Oktbr. til Marseilles. — Douro, Mortensen, afgik herfra 10. Oktbr. til San Sebastian. — Ella, Johnsen, ankom til Hamburg 13. Oktbr. — Eos, Harder, ankom til Libau 12. Oktbr. — Florida, Koch, afgaar forv. 14. Oktbr. herfra til Cardiff. — Frederik, Thomsen, ankom til Pillau 13. Oktbr. — Garonne, Kromann, afgik fra Trangsund til Kotka 13. Oktbr. — Georgios I., Schibbye, afgik herfra til Boston 13. Oktbr. — Hekla, Wulff, afgik fra New York 4. Oktbr. hertil. — Hengest, Simonsen, afgaar forv. 14. Oktbr. fra London til Libau. — Hjelm, Hansen, ankom her 10. Oktbr. fra Danzig. — Island, Holst, afgaar forv. 15. Oktbr. herfra til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgaar forv. 13. Oktbr. fra Skellefteå til Cette. — Jolantha, Christiansen, ankom til Antwerpen 13. Oktbr. — Jyden, Glösen, afgik herfra til Danzig 13. Oktbr. — Kasan, Hansen, ankom til London 12. Oktbr. — Kentucky, Thidemann, afgik fra New York 11. Oktbr. hertil. — Kiev, Jacobsen, ankom til Hamburg fra London 13. Oktbr. — Kursk, Møller, afgaar forv. 15. Oktbr. herfra til Libau. — Loire, Rabe, afgik fra La Rochelle til Havre 13. Oktbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Hull 12. Oktbr. — Louisiana, Lissner, pass. Butt of Lewis 11. Oktbr. fra New York til Christiania. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 2. Oktbr. hertil. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 13. Oktbr. — Morsø, Frisette, afgik fra Funchal 10. Oktbr. hertil. — Moskov, Sørensen, ankom til Antwerpen 10. Oktbr. — Nishnej Novgorod, Harder, afg. fra Messina 11. Oktbr. til Lissabon. — Nordjylland, Krag, ankommer forv. 15. Oktbr. til St. Petersburg. — Norge, Gundel, afg. forv. 13. Oktbr. fra New York hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Antwerpen 10. Oktober. — Omsk, Müller, afg. fra Malaga 12. Oktbr. til Cadiz. — Oscar II, Skjødt, afgik fra Christianssand til New York 11. Oktbr. — Perm, Christensen, ankom til Libau 13. Oktbr. — Pregel, Olsen, ankom til Dunkerque 12. Oktbr. — Rita, Meldahl, ankommer forv. 14. Oktbr. til Riga. — Seine, Staal, afg. herfra til St. Petersburg 13. Oktbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans omkr. 11. Oktbr. hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Hull 12. Oktbr. — Tiber, Bech, afg. fra Marseilles til Tarragona 12. Oktbr. — Tyr, Jørgensen, ankom til Trondhjem 13. Oktbr. — Valdemar, Kofoed, ankom til Windau 13. Oktbr. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Newcastle til Barcelona 9. Oktbr. — Vesta, Gotfredsen, afgaar til Færøerne og Island via Leith 14. Oktbr. — Viking, Rasmussen, ankom hertil 12. Oktbr. fra Lissabon. — Xenia, Kruse, afgik herfra 2. Oktbr. til New York. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Antwerpen hertil 12. Oktbr. — Knuthenborg, Hansen, afgik fra St. Petersburg hertil 12. Oktbr. — Erik ankom til Liverpool 12. Oktbr. — Wally afgik fra Holmsund 13. Oktbr. — Forsete afgik fra Kalmar til Danzig 13. Oktbr. — Pera ankom til Königsberg 12. Oktbr. — Habil afgaar forv. 15. Oktbr. fra Stettin til Manchester. — Pollux ankom 11. Oktbr. hertil fra Rotterdam. — Feronia afgik herfra 14. Oktbr. til Danzig. — Nanna afgik fra Riga 13. Oktbr. — Annie ankom her 12. Oktbr. fra Østsværrig. — Skjold ankom til Trondhjem 13. Oktbr. —

Mercur ankom til Troon 13. Oktbr. — Ringfond ankom til Libau 13. Oktbr. — Argyle afgik fra Hull hertil 12. Oktbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Rotterdam 10. Oktbr., ank. til Sunderland 13. Oktober. — Frode, Tofte, afg. fra Neder Calix 8. Oktbr., best. til Dunkirk. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Lovisa 13. Oktbr., best. til Zaandam. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 11. Oktbr., best. til Kronstadt. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kbhvn. 13. Oktbr., best. til Frederikshavn. — Knud II, Hansen, afgik fra Riga 11. Oktober., best. til Flensborg. — Skjold, Schmidt, afgik fra Newcastle 14. Oktbr., best. til Libau. — Danmark, Kraemer, afgik fra Ripola 8. Oktbr., best. til Terneuzen. — Ragnar, Holst, afg. fra Archangel 1. Oktbr., best. til Amsterdam. — Volmer, Riber, afgik fra London 10. Oktbr., ankom til Blyth 11. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Riga 11. Oktbr., best. til Dunkirk. — Olaf, Petersen, afgik fra Archangel 1. Oktbr. ank. til Amsterdam 14. Oktober. — Svend II, Risø, afg. fra Kronstadt 9. Oktbr., ankom til Riga 11. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Newcastle 8. Oktbr., best. til Kronstadt. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 11. Oktbr., best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Sunderland 8. Oktbr., best. til Kronstadt. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra St. Petersburg 2. Oktbr., ankom til Rotterdam 9. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Rotterdam 3. Oktbr., ank. til Kronstadt 11. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Grimsby 2. Oktbr., ankom til Kronstadt 10. Oktbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Pillau 13. Oktbr. — Kamma, Löffler, ankom til Ghent 14. Oktbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Swinemünde 14. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Swinemünde 14. Oktbr. — Elna, Møller, ank. til Hernøsand 11. Oktbr. — Therese, Pedersen, ank. til Sunderland 14. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Archangel 12. Oktbr. — Kronborg, Jeppesen, afgik fra Methil 8. Oktbr., bestemt til Livorno. — Dana, Nielsen, ank. til Vlaardingen 10. Oktbr. — Ophelia, Vilhelmsen, pass. Gibraltar 11. Oktbr., best. til Danmark.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Aarhus 12. Oktbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik fra Råfse til Honfleur 8. Oktbr. — Karen, Degn, ankom 13. Oktbr. til Grimsby.

Nordseen. Wineland, Degn, ankom til Hamburg 29. Septbr. — Nordland, Petersen, ankom til Blyth 9. Oktbr. — Holland, Lund, afgik fra Kotka 14. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Warkworth 14. Oktbr. — Rusland, Møller, ankom til Aalborg 13. Oktbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Riga 5. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Savannah 25. Septbr. — Ekliptika, Callesen, ankom til Novorossisk 12 Oktbr. — Mars, Nielsen, ank. til Seydisfjord 26. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Burntisland 9. Oktbr., ankom til Aarhus 12. Oktbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Aarhus 11. Oktbr., best. til Tyne. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Delfzyl 9. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Dunkerque 9. Oktbr., ankom til Burntisland 11. Oktbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Dordrecht 8. Oktbr., ank. til Blyth 9. Oktbr.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Terneuzen 9. Oktbr. — Gallia, Nielsen, afgik fra Sandarne 8. Oktbr., ankom til Hudiksvall 8. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Sunderland 9. Oktbr., ankom til Stettin 13. Oktbr.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Boness 10. Oktbr., ank. til Grangemouth 10. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Kbhvn. 11. Oktbr., best. til Borgå. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Cardiff 11. Oktbr. — Flynderborg, v. Deurs, afgik fra Terneuzen 13. Oktbr., best. til West Hartlepool. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Newcastle 9. Oktbr., best. til Kronstadt. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Novorossisk 27. Septbr., best. til Esbjerg. — Jomsborg, Kühl, afgik fra Kbhvn. 15. Oktbr., best. til Aalborg. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Ny Caledonia 3. Oktbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 12. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Grimsby 9. Oktbr., best. til Kronstadt. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 11. Oktbr. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ostende 9. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 7. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Sundsvall 13. Oktbr., best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, ankom til Newcastle 13. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Odessa 12. Oktbr., best. til

Christiania. — Silkeborg, Pedersen, ankommen til Funchal. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Constantza 13. Oktbr. — Ulfborg, Hveissel, ank. til Odessa 17. Septbr. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Blyth 14. Oktbr., best. til Kbhvn.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 12. Oktbr. — Kallundborg, Lund, ank. til St. Nazaire 12. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Riga 12. Oktbr., best. til Ghent. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Libau 10. Oktbr., best. til Rotterdam. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 11. Oktbr., best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, ank. til Kiel 14. Oktbr. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 13. Oktbr. — Ajax, Brorson, ankom til Ghent 12. Oktbr. — Bornholm, Petersen, afg. fra Burntisland 14. Oktbr., best. til Kiel. — Nauta, Madsen, ankom til Fiume 11. Oktbr. — Rønne, Hintze, ank. til Burntisland 12. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ank. til Tyne 6. Oktbr. — Thorvaldsen, Skjødt, ankom til London 14. Oktbr. — Ansgar, Reese, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, afgik fra Burntisland 10. Oktbr., best. til Kronstadt. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 14. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ank. til Newcastle 8. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Suez 5. Oktbr. — Prins Valdemar, Berg, ank. til Woosung 11. Oktbr.

Ærs. Enigheden, Svane, ank. 6. Oktbr. til Methil. — Energi, Nielsen, ankom 10. Oktbr. til Hull. — Erindring, Hansen, ankom 8. Septbr. til Ostende.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Dunkirk 9. Oktbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Bordeaux 14. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ankom til Kbhvn. 13. Oktbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Venzen 12. Oktbr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Grangemouth 4. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ankom til Borgå 10. Oktbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til Vejle 12. Oktbr. — Peter Willemoes, Pii, ank. til Kronstadt 7. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Sunderland 11. Oktbr. — London, Bom, ank. til Sundsvall 9. Oktbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Kbhvn. 10. Oktbr., best. til Jacobstad.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Grangemouth 13. Oktbr. — Clara, Jensen, afg. fra Burntisland 13. Oktbr., best. til Aarhus.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Methil 12. Oktbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til St. Petersburg 9. Oktbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Southampton 8. Oktbr.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Emilie, Thomsen, pass. St. Helena 24. Septbr. fra Macassar til Amsterdam. — Havila, Holm, ank. til Batavia 2. Oktbr. fra Port Natal. — Doris Brodersen, Hansen, prajet 1. Oktbr. paa 36° N. 16° W. fra Hamburg til Port Natal. — Aagot, Nørby, ankom paa Elben 11. Oktbr. fra Santos. — Anna Mathias, Eriksen, passerede Fernando Noronde 8. Oktbr. fra Rio Grande til Falmouth. — Dorane, Sigurdsen, ankom til Capetown 11. Oktober fra Rio Janeiro. — Sørine, Andersen, sejlet fra San Francisco 10. Oktober til Sydhavseerne.

Fana. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. 27. Septbr. fra Liverpool til Gibraltar, ank. 10. Oktbr. til Gibraltar. — Anna, Hansen, sejlfærdig i Lybeck 13. Oktbr. til en østersøisk Havn.

Svendborg. Guldborg, Rasmussen, ank. til Dover 4. Oktbr. — Garibaldi, Olsen, ankom til Caen 3. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Cherbourg 5. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Carlshamn 6. Oktbr. — Gæa, Møller, ankom til Ramsgate 6. Oktbr. — Urania, Jensen, ank. til Leith 7. Oktbr. — Martin, Rasmussen, ank. til Stornoway 8. Oktbr. — Brødrene, Jørgensen, ank. til Glasgow 6. Oktbr. — Helge, Nielsen, ankom til Bjäska 8. Oktbr. — Belona, Larsen, ank. til Rotterdam 8. Oktbr. — Roma, Jensen, ank. til Havre 8. Oktbr. — Venus, Jensen, ank. til Faaborg 9. Oktbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. til Frederikshavn 8. Oktbr. — Kirstine, Dam, ank. til Kongsberg 9. Oktbr. — Solon, Nielsen, ank. til Dunkerque 8. Oktbr. — Neptunus, Jensen, ank. til Lynn 8. Oktbr. — Marie, Nielsen, ankom til London 9. Oktbr. — Rossing, Larsen, ank. til Shoreham 9. Oktbr. — Union, Rasmussen, ank. til Pecamp 10. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ankom til London 9. Oktbr. — Zampa, Petersen, ank. til Weymouth 10. Oktbr. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til St. Petersburg 11. Oktbr. — I. M. Nielsen, Nielsen, ank. til Boness

10. Oktbr. — Ariel, Nielsen, ank. til L'Orient 11. Oktbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Bremen 10. Oktbr. — Clytia, Eriksen, ank. til Bridgeness 11. Oktbr. — Minerva, Fuglsang, ank. til Porsgrund 11. Oktbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. til L'Orient 12. Oktbr. — Mercur, Lund, ank. til Brest 11. Oktbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til Helsingfors 13. Oktbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Norrkøping 11. Oktbr. — Sofie, Jensen, ankom til Stettin 12. Oktbr. — Slesvig, Mikkelsen, ank. til Leith 13. Oktbr.

Ærs. Minde, Rasmussen, ank. 6. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Sofie, Lauritzen, ank. 3. Oktbr. til Fowey. — Skjold, Nielsen, ank. 7. Oktbr. til Stubbekjøbing. — Hermod, Dreimann, afgik 4. Oktbr. fra Hernøsand til Pont L'Abbe. — Christian, Dreie, ank. 6. Oktbr. til Odense fra Libau. — Gloria, Fabricius, ank. 7. Oktbr. til Norrkøping. — Mathilde, Hansen, ank. 7. Oktbr. til Anstruther. — De 3 Søkende, Rasmussen, ankom 6. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Kirstine, Eriksen, ank. 6. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Familien, Weber, ank. 10. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ceres, Bager, ankom 7. Oktbr. til Isigny. — Harris, Torsteinsen, ank. 8. Oktbr. til Falmouth. — Dana, Carlsen, ank. 10. Oktbr. til Warberg. — Rotha, Hansen, ankom 10. Oktbr. til Harnes. — Svanen, Møllmann, ank. 9. Oktbr. til Lissabon. — Ingolf, Nyman, afg. 9. Oktbr. fra Gøteborg til Dakar (Afrika). — Nielsine, Christensen, afgik 8. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Kalmar. — Anna, Johansen, ank. 10. Oktbr. til Leith. — Anna, Madsen, ank. 10. Oktbr. til Porsgrund. — Merkur, Friis, ankom 10. Oktbr. til Borgå. — Anna Cecilie, Dreie, ank. 9. Oktbr. til Lissabon. — Caroline, Albertsen, afg. 9. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Stege. — Mindet, Rasmussen, afgik 10. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Annes Minde, Friis, ankom 10. Oktbr. til Kbhvn. — De 3 Søkende, Rasmussen, afgik 10. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Lucinde, Christensen, ankom 8. Oktbr. til Neapel. — Hildur, Andersen, ankom 8. Oktbr. til Fowey. — Vera, Hansen, afgik 6. Oktbr. fra Dunkerque til Kjøbenhavn. — Ørnen, Rasmussen, afgik 7. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Horsens. — Carl, Lindegaard, ank. 7. Oktbr. til Gibraltar paa Rejse til Malaga. — Laurine, Kastrup, ank. 7. Oktbr. til Granton. — Jørgen, Albertsen, ankom 8. Oktbr. til Svendborg fra Dysart. — Marie, Christensen, ankom 7. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Albertsen, afg. 7. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Diana, Hansen, ank. 9. Oktbr. til Portsmouth. — Alf, Rasmussen, ankom 5. Oktbr. til Charlestown (Cornwall). — Ansgar, Jørgensen, ank. 8. Oktbr. til Holenstad. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 9. Oktbr. til Blyth. — Yrsa, Rasmussen, ank. 12. Oktbr. til Gibraltar. — Caroline, Eschen, ank. 13. Oktbr. paa Leiths Red. — Christian den 9ende, Christensen, ank. 13. Oktbr. til Brest. — Danmark, Knudsen, ankom 13. Oktbr. til Ghent. — Ruth, Eriksen, ankom 12. Oktbr. til Trikvier. — Claudia, Simonsen, ank. 12. Oktbr. til Havre. — Carl, Lindegaard, ank. 12. Oktbr. til Malaga. — Thekla, Andersen, ank. 13. Oktbr. til Terneuzen. — Argus, Jensen, ank. 13. Oktbr. til Brest. — Vera, Hansen, forventede at komme til Søs 9. Oktbr. fra Dunkerque, best. til Kjøbenhavn. — Henry, Bager, ank. til Kbhvn. 11. Oktbr. — Kirstine, Eriksen ankom 11. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Mindet, Rasmussen, afg. 11. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Thyra, Jørgensen, afgik 11. Oktbr. fra Kbhvn. til Faxe. — Hekla, Jørgensen, ankom 12. Oktober til Gøteborg. — Prøven, Schmidt, ank. 11. Oktbr. til Paimpol. — Marthing, Friis, ankom 11. Oktbr. til Ceuta. — Albert, Fabricius, ankom 11. Oktober til Gravelines. — Harris, Thorstensen, ankom 13. Oktbr. til Cardiff.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabel længder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Danske Farvande. Signalerne for Is ville fremtidig først blive viste, naar Sejlsadsen i de signalerede Farvande er lukket for Sejlskibe.

Saalænge Isforholdene endnu tillade Sejlskibene, om end med Vanskelighed, at passere, ville Signalerne for Is saaledes ikke blive viste, og de Søfarende maa da af Signalerne for Fyrskibenes og Lystøndernes Fraværelse fra Station slutte sig til Isforholdene.

De danske Signal-Stationer give vederlagsfrit pr. Signal nærmere Oplysninger om Isforholdene i de danske Farvande.

Signalerne gives efter Meldinger, der hver Morgen indsendes fra Udkigsstationer paa de bedst dertil egnede Steder.

Beretning om Isforholdene opslaaes ved Havnene i Frederikshavn, Aarhus og Helsingør, i Kjøbenhavn paa Toldboden og i Børsalen, hvorhos Beretningen stilles til Raadighed for Ritzaus Bureau, Berlingske Tidende og Nationaltidende.

Marineministeriet sender desuden telegrafisk Meddelelse om Fyrskibenes Inddragning til Lodsstyrelsen i Stockholm, Fyrdirektøren i Kristiania, Marine-Amt i Berlin, Board of Trade i London og Marine Ministry i 's-Gravenhage, samt til Lodskaptajnerne i Malmö og Göteborg om Fyrskibene „Lappe-Grund“ og „Drogden“.

Ligeledes sender Marineministeriet telegrafisk Meddelelse til Marine-Amt i Berlin om Lystønderne enkeltvis og til de øvrige ovenfor nævnte Myndigheder i Udlandet, naar samtlige Lystønder ere inddragne og atter udlagte.

Der gives endelig de almindelige Stats-Signalstationer ved Hanstholm og Kronborg følgende Meddelelser angaaende Fyrskibes og Lystønders Fraværelse fra Station:

Hanstholm. For hvert enkelt af Fyrskibene i det N.-lige Kattegat, samt en almindelig Meddelelse om, at Lystønderne ikke kunne ventes at være paa Station.

Kronborg. For hvert enkelt Fyrskib i det S.-lige Kattegat og Sundet, samt for Fyrskibet „Gjedser-Rev“, foruden samme Meddelelse som ovenfor anført for Lystøndernes Vedkommende.

Følgende Benævnelser paa Is ville blive benyttede og have den dem vedføjede Betydning:

Sjap-Is kaldes den Masse, der dannes af Sne og Vand eller af smaa Ispartikler, saa længe den ikke er frosset sammen endnu. Kvadder-Is kaldes de smaa, i Reglen afrundede Isflader eller Isklumper, som kunne optræde for sig, ført sammen af Vind og Sø, men som hyppig træffes i Forbindelse med Sjap-Is.

Sammenpakket Sjap- og Kvadder-Is er Sjap-Is eller Kvadder-Is, eller begge Dele i Forening, som paa Grund af Kuling eller Strøm, eller mulig Hindring for Isens Bevægelse, er pakket sammen i en grødlignende Masse af antagelig Tykkelse.

Spredt Driv-Is. Isflager eller Isskodser, som med større Mellemrum ere spredte over Farvandet, og som ere i Drift.

Driv-Is. Isflager eller Isskodser i mere samlede Masser, som ere i Drift.

Svær Driv-Is. Svære Isflager eller Isskodser i samlede Masser, som ere i Drift.

Pak-Is. Svære Isskodser, som af Kuling eller Strøm, eller, hvad oftest er Tilfældet, paa Grund af Indsnævring af Farvandet, ere pakkede sammen til en svær tæt Masse.

Skrue-Is. Is, som skruer.

Tynd Fast-Is. En sammenfrosset, landfast Isflade af mindre Styrke.

Svær Fast-Is. En sammenfrosset, landfast Isflade af betydelig Styrke.

Sundet. Kjøbenhavn. Stubben. Det midlertidige, grønne Fyr paa Ø-Enden af Bølgebryderen paa Stubben er nu tændt.

Trekroner N. Paa den midlertidige Lystønde tæt N. for N-Enden af Bølgebryderen N. for Trekroner er anbragt en Klokke, der lyder, naar der er Bevægelse i Søen.

Store-Bælt. Langeland N. Franke-Klint. Den 22de Oktober 1902 forandres Franke-Klint hvide, faste Fyr til et fast Fyr, der viser grønt Lys fra S. 39° V. til S. 48° V., rødt Lys fra S. 48° V. gennem V. til N. 29° V., grønt Lys fra N. 29° V. til N. 2° V., rødt Lys fra N. 2° V. gennem N. til N. 39° Ø. I Overgangene mellem grønt og rødt Lys lyser Fyret svagt. Synsvidden og Lysævnen for det røde Lys 8 Kml., for det grønne Lys 6₃ Kml.

Østersøen. Bøgestrøm. De to Vagere med grønt Flag, der midlertidig være udlagte c. 2,000 Alen SØ. for det Ø.-lige Indløb til Bøgestrøm, ere inddragne.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Trelleborg. Fyrskibet uden for Trelleborg er udlagt.

Kalmarsund. Oskarshamn. Grimskallen. Grimskallen Fyr er nu flyttet til Fastlandet, som Forfyr i Ledelinien. Det er et hurtigblinkende Fyr, der viser hvidt Lys fra S. 89 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 87° Ø., rødt Lys fra S. 87° Ø. til S. 67° Ø. og hvidt Lys fra S. 49° Ø. til S. 34° Ø. Flammens Højde: 33 Fod. Iøvrigt er Fyret uforandret. 57° 16' 22" N. Br. 16° 29' 0" Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr er som Bagfyr tændt 2 Kbl. N. 38° V. fra Forfyret. Det lyser fra c. S. 28° Ø. til c. S. 48° Ø. Flammens Højde: 64 Fod. Lysævnen: 8₃ Kml. Hvidt Fyrhus paa en Baake. 57° 16' 32" N. Br. 16° 28' 48" Ø. Lgd.

Holdte overet i N. 33° V. og S. 38° Ø. lede Fyrene gennem det S.-lige Indløb til Oskarshamn.

Skutskär og Harnäs. En 17 Fods Grund er funden $\frac{2}{3}$ Kbl. NV. t. N. $\frac{1}{2}$ N. fra Stagen med Kryds i Skutskär og Harnäs Havneindløb. Ø. for Grunden er udlagt en sort Vager. 60° 39' 17" N. Br. 17° 24' 17" Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Lökö Lodsplads. I Åbo Distrikt ere følgende Vagere inddragne:

Vageren Ulkoränni, Ø. for en 20 Fods Grund, paa 60° 55' 12" N. Br. 21° 10' 32" Ø. Lgd., og Vageren Edvaisränni, V. for en 4 Fods Grund, paa 60° 55' 17" N. Br. 21° 10' 52" Ø. Lgd.

Finske Bugt. Helsingfors Distrikt. Pörtö Lodsplads. Et 18 Fod dybt Løb er afmærket med 13 Vagere fra Löparö Holme Ø. om Ledholmen til Pörtö, og N. om Kajaholmen til Fagerö Fjärd. Endvidere ere Baaker opførte paa Löparö, 60° 13' 25" N. Br. 25° 27' 19" Ø. Lgd., Bodö, Granholmen, Pörtö og Sunaholm, 60° 10' 40" N. Br. 25° 24' 7" Ø. Lgd.

Rusland. Hogland. Det nye Fyr paa Hogland S.-Fyrt er et vekslende Fyr, der viser hvidt Lys i 15s., rødt Lys i 15s.

Tyskland. Frisches Haff. Möwenhaken. En Kahn er sunken i 13 Fod Vand, 5 $\frac{1}{2}$ Kbl. Ø. for Tønden ved Möwenhaken. Vraget er afmærket med en hvid Lanterne, og et Vragfyrskib ligger tæt ved det.

Dievenow. Vraget af Galeasen „Martha“, uden for Dievenow Munding, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. 8 Kml. SV. $\frac{1}{2}$ V. fra Fyrskibet „Terschellingbank“. 53° 22' N. Br. 4° 41' Ø. Lgd. Et Vrag.

Norge. Den 15de Oktober 1902 tændes følgende Fyrlamper, der vise Fyr med Formærkelser, ved Lofoten:

Aarsteinen, paa Lille Bustleivholmen, lyser fra S. 48° V., fri Ø. om Skjærene S. for Aarsteinslandet, gennem S. og Ø. til N. 51° Ø., fri Ø. om Hundsnestet. Lyset er rødt fra S. 45° V., fri V. om Værholmskallen, gennem S. og Ø. til N. 55° Ø., fri V. om Store Spendingen, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 31 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. 68° 16' N. Br. 15° 5' 10" Ø. Lgd.

Skarvhausen ved Offersø, paa Store, Nordre Skarvhausen, lyser fra N. 83° V., fri S. om Brødrene, gennem V., S. og Ø. til N. 62° Ø., fri S. om Smælrumpen. Lyset er rødt fra N. 83° Ø. til S. 31° Ø., fri Ø. om Fallan, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 50 Fod. Lille, hvidt Fyrhus. 68° 18' N. Br. 15° 41' 30" Ø. Lgd.

Nordstrandsskjær ved Digermulen, Tjeldsund, lyser fra S. 18° V., fri V. om Haaskjærene og Andklakkan, gennem V. og N. til N. 29° Ø., fri V. om Draglandsklubben og Rippelskjær. Lyset er rødt fra S. 85° V., fri S. om Pynten paa N.-Siden af Djupfjeshavn til N. 3° Ø., fri Ø. om Fiskeskagene, hvidt forøvrigt. Flammens Højde: 10 Fod. Lille, hvidt Fyrhus paa Jernstativ. 68° 29' 30" N. Br. 16° 10' 15" Ø. Lgd.

Borgevær Havn viser rødt Lys fra N. 2° V., fri Ø. om Kraaka, gennem N. til N. 72° Ø., Indløbet til Sandøen, grønt derfra gennem Ø. til S. 36° Ø., fri V. om Natvoren, hvidt derfra til S. 29° Ø., fri Ø. om Grunden paa V.-Siden af Indløbet til Sand, rødt derfra til S. 2° Ø. Flammens Højde: 33 Fod. Lille, hvidt Fyrhus paa Jernstativ. 68° 19' 0" N. Br. 13° 51' 10" Ø. Lgd.

Endvidere er tændt Sand røde, faste Ledefyrlamper, der lyse overet i N. 34° V. over Sandleden. Spennan ligger i denne Linie. Flammens Højde: 73 og 39 Fod. Smaa, hvide Fyrhuse. 68° 19' 0" N. Br. 13° 55' 10" Ø. Lgd.

Brændetid: 15de August—30te April.

Tyskland. Nordmarsch. Paa det gamle Peterswarft paa Nordmarsch V.-Hallig opføres, tæt ved de to Fyr, et nyt Fyrtaarn, hvorfra skal vises et Fyr, der viser rødt Lys fra N. t. Ø. til NØ. t. N. og fra SV. t. S. til SV. t. V., iøvrigt hvidt Lys. Flammens Højde: 41 Fod. Fyret kan brænde til Forsøg.

Ostfriesische Øer. Norddeich. Det midlertidige, røde, faste Fyr paa Norddeich Ø.-Dæmning vises nu fra en Jernbaake og er permanent.

Holland. Zuiderzee. En Tjalk er sunken i Zuiderzee, paa 52° 22' 32" N. Br. 5° 24' 0" Ø. Lgd. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade.

IJmuiden. Ved IJmuiden er Udgangspunkt for Vandstand-Signalerne nu 27 $\frac{1}{2}$ Fod.

Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg Munding er Dybden 27 $\frac{1}{2}$ Fod, daglig Lavvande. Zuden kan besejles med et Dybgaende af 23 Fod, Hoorn med 24 $\frac{1}{2}$ Fod og Farvandet S. for Maasshus med 20 $\frac{1}{2}$ Fod.

Zeegat van Brouwershaven. Hellegat. I Hellegat er Dybden i Midten nu 11 $\frac{1}{2}$ Fod; $\frac{3}{4}$ Kbl. S. t. V. for Spidstønde Nr. 1 er der en Banke med 9 $\frac{1}{4}$ Fod.

Walchern. Wulpenburg. Wulpenburg Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra Kysten ved Veere gennem N. og Ø. til S. 75° Ø., rødt Lys fra S. 75° Ø. til S. 56° Ø., over Stumpstønde Nr. 7 med afkortet Kegle ved Zandkreek, hvidt Lys forøvrigt. 51° 31' N. Br. 3° 41' Ø. Lgd.

Schelde. Schaar van Waarde. Schaar van Waarde er nu afmærket saaledes:

Spidstønde Nr. 1 i 19 Fod Vand. 51° 23' 57" N. Br. 4° 3' 34" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 2 i 14 Fod Vand. 51° 23' 30" N. Br. 4° 5' 49" Ø. Lgd.

Spidstønde Nr. 3 i 14 Fod Vand. 51° 23' 38" N. Br. 4° 7' 15" Ø. Lgd.
 Spidstønde Nr. 4 i 14½ Fod Vand. 51° 23' 38" N. Br. 4° 7' 58" Ø. Lgd.
 Spidstønde Nr. 5 i 10½ Fod Vand. 51° 23' 36" N. Br. 4° 8' 40" Ø. Lgd.
 Stumptønde Nr. 2 i 20 Fod Vand. 51° 24' 32" N. Br. 4° 3' 29" Ø. Lgd.
 Stumptønde Nr. 3 i 23 Fod Vand. 51° 24' 12" N. Br. 4° 3' 29" Ø. Lgd.
 Stumptønde Nr. 4 i 17 Fod Vand. 51° 24' 8" N. Br. 4° 4' 56" Ø. Lgd.

Den tæt ved Hansweert liggende Stumptønde er ind-dragen.

Ved den stejle Bred af Emmanuel og Zimmermanpolder staar c. 20 Prikker; den V.-ligste paa 51° 24' 0" N. Br. 4° 5' 49" Ø. Lgd.

England. Yarmouth og Gorleston. Vragene af Bugser-baaden „Reaper“ ved Yarmouth og af Skonnerten „Flown“ ved Gorleston ere uskadelige for Skibsfarten. Afmærkningen er ind-dragen.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Taagesignalet paa Boulogne SV.-Moles Hoved er atter i Orden.

Saint Malo. Passage du Décollé. La Mouillère. Baaken paa La Mouillère er nu en rød Baake, 8 Fod høj over højeste Højvande, med Kegle. 48° 39' 6" N. Br. 2° 6' 48" V. Lgd.

England. Beachy Head. Paa Beachy Head er det nye Blinkfyur nu tændt. Det viser hver 20s. hvidt To-Blink, Blink ½s., Mørke c. 3s., Blink ½s., Mørke 16s., og lyser fra N. 78° V. gennem V., S. og Ø. til N. 69° Ø. Taagesignal gives med Et-Knald hver 10 Minutter.

Belle Tote Fyr er slukket, men Fyrtaarnet bliver staaende.

Hamaoze. Cremill Shoal. Fyret paa Cremill Shoal Baake viser midlertidig fast Fyr.

Skotland N.-Kyst. Thurso Bay. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af den forlængede Thurso Havn Bølgebryder, 1½ Kbl. S. 87° V. fra Thurso Castle. Fyret lyser fra N. 86° V. gennem N. og Ø. til S. 41° Ø. 53° 36' N. Br. 3° 30' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chassiron. I 1902 forstærkes Chassiron Fyr, men dets Art, hvidt Et-Blink af 5/10, à 7/10 Sekunders Varighed hver 10 Sekunder, bliver uforandret.

Canada. Gulf of St. Lawrence. Mingan Channel. I Min-gan Channel ligger 10 Fods Grunden, paa hvilken Damp-yachten „Wacouta“ har stødt, paa 50° 16' 29" N. Br. 64° 0' 18" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Ponham Rocks. Fra den 1ste Oktober 1902 gives Taagesignal ved Ponham Rocks Fyr med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 20 S. slaas To-Slag.

Connecticut. Falkner Island. Fra den 15de Oktober 1902 gives Taagesignal ved Falkner Island Fyr med Sirene, der hver 30 S. giver Et-Stød af 3 S. Varighed. Taageklokken er borttaget.

Chesapeake Bay. Sharps og Poplar Islands. En sort Spir-tønde Nr. ½ er i 17 Fod Vand udlagt ved Ø.-Kant af Grun-den ud for den øvre Ende af Sharps Island, fra Tilghman Island venstre Kant i S. 4° Ø. og fra Cooks Point i S. 32° V.

En sort og hvid lodret sribet Spirtønde er i 15 Fod Vand udlagt midt i det nedre Indløb til Snævringen Ø. for Poplar Island, fra S.-Siden af Indløbet til Knapps Narrows i N. 49° V. og fra Sharps Island Fyr i N. 9° Ø.

Maryland. Potomac River. NØ.-Kanten af den 100 Alen brede, 23 Fod dybe gravede Rende ud for Maryland Point er afmærket med fire røde Spirtønder 12 A, B, C og D. NØ.-Kanten af den 100 Alen brede, 23 Fod dybe gravede Rende ud for Smith Point er afmærket med to røde Spirtønder 12 E og F. NØ.-Kanten af den 100 Alen brede, 23 Fod dybe gravede Rende ud for Douglas Point er afmærket med to røde Spirtønder 12 G og H. Alle Tønderne ligge i mindst 23 Fod Vand.

Chesapeake Bay. Main Ship Channel. Tilghman Island Shoal. En rød Spirtønde Nr. 18½ er i 19 Fod Vand udlagt ved Hjernet af Grunden ud for Tilghman Island V.-Side, fra Poplar Island venstre Kant i S. og fra Lows Point i N. 51° V.

Virginia. Fyrskibet „Cape Charles“ Nr. 49 ligger 1½ Kml. ØSØ. for den i Kortene angivne Plads. Det bekendtgøres, naar det flyttes til den rigtige Plads.

North Carolina. Albemarle Sound. Pasquetank River. Skonnerten „Marian A. Greene“ er sunken 1 Kml. S. 35° Ø. fra Wade Point Fyr.

South Carolina. North Edisto River. North Breaker. En rød Spidstønde Nr. 2 er i 10 Fod Vand udlagt i East Chan-nel i North Edisto River, fra venstre Kant af Botany Bay

Island i N. 86° Ø. og fra højre Kant af Botany Bay Island i S. 58° Ø.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Timbalier. Timbalier Fyr ligger paa N.-Siden af Timbalier Island, c. 1 Kml. fra Ø.-Enden, paa V.-Siden af Grand Pass, Timbalier Entrance til Timbalier Bay.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Para River. Tatuoca. Fyrskibet Taipu (Gavi-otas) er midlertidig inddraget, og i den Tid er paa Coroa Gaviotas tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 0° 36' S. Br. 48° 7' V. Lgd.

Paa Tatuoca Point tændes den 1ste Septemper 1902 et hvidt, fast Fyr, der vises fra en 23 Fod høj, hvid Jernbaake. Flammens Højde: 31 Fod. Synsviddens: 12 Kml. 1° 11' 45" S. Br. 48° 30' 30" V. Lgd.

Argentina. Medano Bank. Medano Bank strækker sig c. 3 Kml. længere ud fra Pynt Medano, end Kortene angiver, hvorfor man bør gaa mindst 15 Kml. uden om Landet. 36° 55' S. Br. 56° 33' V. Lgd.

Chili. Magellan Stræde. Queen Channel. Walker Shoal. Tønden ved Walker Shoal SV.-Kant er nu en stor, sort, cylindrisk Tønde med sort Bur, mærket „Walker“. Den ligger i 30 Fod Vand og er en Bagbords Tønde i Queen Channel. 52° 56' 47" S. Br. 70° 41' 30" V. Lgd.

Talcahuano Bay. Fløjtetønden paa Ø.-Enden af Marinao Bank er ombyttet med en rød Spidstønde. En sort, cylin-drisk Tønde er i 34 Fod Vand udlagt paa V.-Enden af Belen Shoal, fra Kanten af Morro of Talcahuano i N. 26° Ø., fra Marinao Shoal Tønde i N. 63° Ø., og fra Molehovedet ved Dokken i S. 75° Ø.

Mexiko V.-Kyst. Mazatlan. Blossom Rock. En rød Tønde er udlagt ved V.-Siden af Blossom Rock ved Indløbet til Mazatlan Havn.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Port de Golf Juan. Den 15de Oktober 1902 tændes det røde, faste Fyr paa Yderenden af Dæmningen uden for Port de Golfe Juan.

Grækenland. Cyklader. Syra. Fyret paa Syra Havne-mole er ombyttet med to røde, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde: 38 og 33 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 28 Fod høj Pæl ved et lille Fyrhus. 37° 26' 10" N. Br. 24° 57' 12" Ø. Lgd.

Golfe Maliaque. Oreos. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Hovedet af den nye Bro ved Oreos. Flammens Højde: 24 Fod. Synsviddens: 5 Kml. 19 Fod høj Fyrpæl. 38° 56' 45" N. Br. 23° 5' 40" Ø. Lgd.

Atalante N. St. Nicolas. Fyret paa St. Nicolas ligger N. for Atalante paa 38° 40' 30" N. Br. 23° 6' 0" Ø. Lgd.

Rusland. Krim. Kertch Red. En 135 Alen bred, 17½ Fod dyb Rende er gravet ind til Havnen, der bygges ved Kertch. Den er afmærket med Tønder med rødt Flag og om Natten hvide Lanterner.

Rendens Ø.-Side betegnes ved to Baaker paa N.-Kysten overet; de ere 27 Fod høje, og om Natten vises et hvidt, fast Fyr fra hver. Flammens Højde: 47 og 54 Fod. For-baaken staar 10½ Kbl. N. 39° Ø. fra Kertch Fyr, og Bag-baaken 2¾ Kbl. N. 20° V. fra Forbaaken, der staar paa 45° 22' N. Br. 36° 29' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Pescadores. Round Island S. 3 Fv. Grunden, c. ¼ Kml. S. 16° Ø. fra Round Island, Ponghau Island, er for-gæves eftersøgt og udtaget af Admiralty Kort. 23° 32' N. Br. 119° 42' Ø. Lgd.

Kiusiu V.-Kyst. Hirado No Seto og Imari. En 2¾ Fv. Grund ligger 3½ Kbl. S. 51° V. fra Man Kasira, SV.-Pynten af Atsusi No Oshima. 33° 28' 10" N. Br. 129° 29' 30" Ø. Lgd. 2¾ Fv. Klippen Senbonse ligger 5 Kbl. N. 44° Ø. fra Yoko Sima S.-Ende og fra Do Sima Top i S. 31° Ø. 33° 25' N. Br. 129° 32' Ø. Lgd.

En 2¾ Fv. Klippe ligger ved Hirado Sima V.-Kyst, 5 Kbl. N. 7° Ø. fra Naga Saki og i N. 73° V. fra den 470 Fod høje Top paa Hirado Sima. 33° 24' N. Br. 129° 31' Ø. Lgd.

En 3½ Fv. Klippe ligger i Tsu Saki Channel, 4¾ Kbl. N. 48° V. fra Tsu Saki, og i S. 82° V. fra Matsu Shima N.-Ende. 33° 24' N. Br. 129° 40' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Færøerne. — Odessa er erklæret for pestsmittet.

Rusland. — Korea er erklæret for smittet af Kolera.

Sverrig. — Odessa er erklæret for pestsmittet.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vinter-takst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale ¾ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6¼ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Oktbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₂
Danmark	69 ³ / ₄ — ¹ / ₂	69 ¹ / ₄	69 ³ / ₄
Norden	99 ¹ / ₂	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Kjøbenhavn	85 ¹ / ₂	85 ¹ / ₄	85 ¹ / ₂
Carl		41 ³ / ₄	42
Dannebrog		85 ³ / ₄	86
Skjold	55 ¹ / ₂	55 ¹ / ₂	55 ³ / ₄
Urania		35 ¹ / ₄	37
Union		91	92 ³ / ₄
Dampsk. af 1896		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
Østasiatiske	101 ¹ / ₂	101 ¹ / ₄	101 ¹ / ₂
Østersøen		99 ¹ / ₂	100
Nordsøen		33	34
Torm		—	—
Vesterhavet		100	107
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	70
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		100	101 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₁₀₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		99	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		86	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		89 ³ / ₄	90 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		94	94 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		95	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		138 ¹ / ₂	139
Privatbank		121 ¹ / ₂	122
Landmandsbank		118 ¹ / ₂	119
Handelsbank	122 ¹ / ₂	122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Grundejerbank		107	107 ³ / ₄
Burm. & Wain		91	91 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		88	89
Sukkerfabr.		112 ³ / ₄	113
Bryggeri Aktier	110 ¹ / ₄	110	110 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 14. Oktbr. 1902.

	åviste Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.19	18.15
Paris	12.35	—
Amsterdam	150.20	—

Notering paa Berlins Børs d. 14. Oktbr. 1902.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	—
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	99.90
5% Mexikanske 1899	—
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — 1890	85.10

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 4,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 8,000, „Kjøbenhavn“ 10,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 16,000, „Union“ 4,000, „Østasiatiske“ 18,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saavel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.

Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hrr. Officerers velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.
Billige Priser.
Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.
E. Schönberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 ¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 ¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

VM. BALTZERSEN.
Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.
Lager af Værktøj og Beslag.

En brugt Søkikkert
af Mærket „Clarke og Jabert“, Hull (Dag og Nat), er billigt til Salg. Prisen er for denne Kikkert, ny, Lstr. 10 (Kr. 180.00.) Billet mdk.: „Kikkert“ bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Aalborg Dampvaskeri og kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Joh. Føn's
Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

Havnens Urtekram- & Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

F. Kriel,
Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglegaardshavn.
Skibsproviantering og Maler-
varerforretning.
Telefon 165.

C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

Tillkännagifves.

Med anledning af en uti denna Tidning intagen annons från Stufveriföreningen Fram, med tillkännagifvande att den ännu existerar och räknar 400 stufveriarbetare, och då uti nämnda notis Stufveri-Aktiebolaget Union blifvit berörd är Bolaget Union fri anförda följande upplysningar.

Att Stufveri-Aktiebolaget Union för att kunna reducera de härvarande höga Stufningspriser redan den 19 November förlidet år uppsade sin höga prislista med Stufveriarbetare-fackföreningen som nu kallar sig Fram, och att Bolaget på följande dag reducerade stufningspriserna med 30 öre pr. Standard, samt Bolaget Union är fritstående utan socialistisk propaganda är en gammal känd sak som icke vidare behöfver vidröras.

Under sistlidne vårskeppning hade Bolaget Union i sitt arbete emellan 1,100 och 1,200 stufveriarbetare.

Från Stufveriföreningen Fram har de bästa Stufveriarbetarne utträtt och sjelfmant slutit sig till Bolaget Union, tillfölje hvaraf Stufveriföreningen Fram påstående att hafva 400 goda stufveriarbetare till sitt förfogande är icke med sanningen öfverensstämmande och torde nog behöfvas att reduceras till tjerdedelen.

Hvad åter beträffar Frams anförande att de öfvertagar stufning utan mellanhänder är en rätt i ögonen fallande osanning alldenstund de måste hafva ett stort antal klärkar, jemte kontorpersonal, är icke detta mellanhänder nog?

Som de sjelfva upplyser har ombytte af klärkar egt rum och orsaken dertill vill vi icke vidröra på annat sätt än att vid detta ombytte har Fram förlorat sina bästa ledande män, och en af de nya antagna är en gammal känd ölkung som de ätta å nio sista åren uteslutande farit från ena fartyget till det andra och utminuterat fyl a och dermed åstadkommit många olägenheter för stufvare och en viss kännedom hos Herrar kapten.

Stufveri-Aktiebolaget Union innehar äfven nu fullkomligt dugliga Stufveriarbetare, och kan utföra arbetet lika godt som Fram, många gånger bättre och till samma billiga priser, ehuru Stufveriföreningen Frams tanke var att störta Unionbolaget för att sedan kunna blifva sjelf härskare och höja sina priser enormt. Fram har ännu icke kunnat förverkliga denna tanke och torde det nog dröja dermed.

Sundsvall den 3 Oktober 1902.

För Stufveri-Aktiebolaget Union.
Styrelsen.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Aluminiumforbindelse, og det eneste Mittel, som gør Støvlerne absolut vandtætte og dobbelt saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftflgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavelsom Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

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.)

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**

(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**

Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**

Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**

Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørages.

Tillkännagifves.

1) Att Stufveriföreningen Fram förtfärende eger bestånd oaktadt ombytte af „Waterclerker“ af vissa orsaker blifvit gjord.

2) Samt att „Fram“ som förtut i platstidningerne kungjort sig vara fri från all Socialistisk propaganda förtfärende är en fritstående förening och på grund däraf gynnad af Herrar trävaruexportörer och befraktare här i distriktet. Föreningen Fram räknar till dato et Medlemsantal af 400 mångårigt fackkunniga stufveriarbetare, hvilka skildt sig från Bolaget „Union“ med den föruttsättningen. att utan mellanhänder upptaga en konkurrenstrid med nämnda Bolag.

Föreningen „Fram“ mottager därför med tacksomhet uppdrag af Stufningsarbeten, hvilka garanteras bli utförda fortare än af någon annan stufvare här i distriktet och till utomordentligt billiga priser.

Styrelsen.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til Skibsproviant.

Telf. 4321. * Privat Telf. 10499.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel, St. Kongensgade 104. Telf. 8814, anbefaler prima Varer til laveste Notering. Petroleum i Td. til en gros Priser.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K. Kontor for Køb og Salg af Skibe.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, Ankre, Kæder etc.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømrermester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Telf. 863.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.

N. M. Lund.

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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejlskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejlskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyd's, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører
Kursvinding (Haiti 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.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

Overensstemmende med Lotteriets Plan for den kom-
mende 32te Serie vil der i de 6 Trækninger paa de **118,000**
Lodder, der ere i Spil, blive fordelt ialt:

75,000 Gevinster

saaledes, at omtrent to Trediedele af Lodderne faa Gevinst
i Seriens Løb. **Alle** Hovedgevinster, **ogsaa i 6te**
Trækning, ere ledsagede af Præmier. I den nye
Plan, hvortil henvises, er Gevinstantallet meget forøget.
Paa et og samme Lod kan vindes
2 Gevinster i samme Trækning.

Gevinstfordelingen til 1ste Trækning.

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 600 Kr.	1 Gevinst paa 1200 Kr.	1 Gevinst paa 600 Kr.
1 — „ 500 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 500 —
1 — „ 300 —	1 — „ 400 —	1 — „ 300 —
3 — „ 250 —	3 — „ 500 —	3 — „ 250 —
30 — „ 100 —	30 — „ 200 —	30 — „ 100 —
55 — „ 50 —	55 — „ 100 —	55 — „ 50 —
70 — „ 25 —	70 — „ 50 —	70 — „ 25 —
103 — „ 12 —	103 — „ 15 —	103 — „ 12 —
1336 — „ 10 —	1336 — „ 10 —	1336 — „ 10 —

Ialt: 4,800 Gevinster.

Lodsedler til Trækningen, der finder Sted den 22de og 23de
Oktober, sælges, saalænge Forraad haves, à 1 Kr. Stykket hos
Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørre-
voldgade 19, hvorfra Planen paa Forlangende udleveres gratis.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

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.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel mod Rust og Syrer for alle Jærndele i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve kan ikke skalle af, revner ikke, da det udvider sig med Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet, Burmeister & Wains & Helsingørs Skibsbyggerier, Statsbanedriften samt de fleste udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

N. M. Hansen,

Bagermester,

Toldbodgade 17.

Alle Brødsorter føres.
Rabat for d'Herrers Skibsrestauratører

Filial:

St. Strandstræde 43.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Bekendtgørelse

fra

Kjøbenhavns Havneforvaltning.

Det bekendtgøres herved, at der midlertidig, indtil et permanent Taagesignal maatte blive indrettet paa Bølgebryderen nord for Trekroner, under indtrædende Taage, naar Vejrforholdene ikke lægge afgørende Hindringer i Vejen derfor, afgives Taagesignal ved Slag paa en Gongon. Tillige er der paa den i Havneforvaltningens Bekendtgørelse af 10. April d. A. omhandlede nordøst for Nordenden af fornævnte Bølgebryder udlagte Lysbøje anbragt et Klokkeapparat, der ringer, naar Vejrforholdene ere saadanne, at Bøjen sættes i Bevægelse.

Det i Havneforvaltningens Bekendtgørelse af 20. September d. A. omhandlede grønne Blinkfyrrer paa den østlige Ende af den under Opførelse værende Bølgebryder over Stubbegrunden er nu taget i Brug.

Kjøbenhavns Havneforvaltning, den 11. Oktober 1902.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstätt".

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

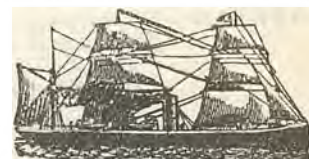
Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsøns Efflgr.)
Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIE,
Kalkbrænderihavnen,
leverer alt til Skibsbrug hen-
hørende. — Grave- & Losse-
spande, Stenstænger, enkelte og
dobb. Spil. Alt med Garanti.

H. Steensen
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1888).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er **bortfalden** fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 16. Oktober 1902. — Finansloven og Skibsfarten. — Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn. — Skibsføreres med Fleres Anmeldelsespligt angaaende toldpligtige Varer i engelske Havne. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — — — — — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.
Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.
 (N. J. Poulsens Eftf.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegeringer.
 Ærbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.



s/s „Helgenæs“,
 80,57 Brutto Reg., 44,97 Netto Reg.-Tons, Compound Maskine, 8 Knobs Fart, tilladt Passagerantal 180, sælges billigt ved
Carl v. d. Hude,
Aarhus.

NEXØ TØRDOK,
 Bornholm,
 modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.
 Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.
 Nærmere Oplysninger meddeler Dokmesteren.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.
 Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
 Maskin- og Skibsbyggeri.
 Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 43.

Kjøbenhavn, Torsdag den 23. Oktober 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.



Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANSHOLMS Ø.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. D. BEAUVAIS.
Alle Slags Konserver
bedst
&
billigst.

Eneforhandler af

**Nestle's sekunda
Mælk.**

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

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: See-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.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehaesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Havnegade 47.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
øgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2508.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphas.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 23. Oktober 1902.

England bygger, som bekendt, de fleste Skibe her i Verden og forsyner alle Evropas Lande med et større eller mindre Antal ny Skibe. Derimod er det ikke saa almindelig kendt, at England ogsaa har stor Betydning som Leverandør af ældre, brugte Skibe, ja, at den Tonnage, der paa denne Maade hvert Aar gaar fra engelske over paa fremmede Hænder, endog overtræffer den, som de britiske Værfter leverer til Udlandet. Saaledes udgik i 1898 af den engelske Skibsliste 487 Skibe (261 Dampere, 226 Sejlere) med 417,051 Tons, fordi de solgtes til udenlandske Rederier. Men i det samme Aar leverede de engelske Værfter kun 312,549 Tons Nybygninger til Udlandet, saa at altsaa Salget af ældre Skibe overgik det af Nybygninger med over 100,000 Tons. I 1899 var Forskellen endnu større: kun 297,244 Tons byggedes i England for fremmed Regning, medens 410,402 Tons solgtes til Udlandet af de engelske Redere. En Statistik for Aarene 1890—1899 viser, at i 1890 solgtes af engelsk registrerede Skibe kun 147,297 Tons til Udlandet, i 1892 endog kun 99,725 Tons; siden da har disse Salg, trods enkelte Svingninger, været i en saadan Tiltagen, at de ovennævnte Salg i 1898 og 1899 er over fire Gange større end de i 1892. Det er klart, at med den enorme Erstatning, som de engelske Værfter aarlig yder til Indlandet, er denne Afgang af engelske Skibe en udmærket Forretning for Sælgerne og for hele Landet. I en anden Henseende maa Fordelen dog mere søges paa Købernes Side, nemlig hvor det drejer sig om Køb af hele Linjer og Flaader, hvor altsaa et andet Lands Flag træder i Stedet for det engelske paa et helt Handelsomraade. Man erindre saaledes Tysklands Andel i saadanne Forretninger, f. Eks. Købet af „Atlas-Linjen“ fra New York til Vestindien (7 Skibe med 14,972 Reg.-Tons Brutto) af Hamburg-Amerika Linjen i 1901, eller af „Scottish Oriental Steamship Co. (14 Dampere) og „Holt Linjen“ (10 Dampere) i Østasien af Norddeutsche Lloyd i 1900, hvorved der tilførtes tyske Rederier c. 30,000 Reg.-Tons Brutto. Begge Salg opfattedes i England som nationale Tab og betegnede en fordelagtig Afrunding af Systemet af tyske Søfartsforbindelser.

(Hamb. Børsenhalle.)

Et Rygte, der vinder megen Tiltro i engelske Søfartskredse, vil vide, at det store P. and O. Company agter at lade sine Dampere anløbe Southampton i Stedet for, som nu, London. Grunden er dels, at Selskabet vil forøge sin Flaade med fire 10,000 Tons Dampskibe, hvis Længde ikke vil tillade dem at gaa ind i nogen Dok i London, dels at Southampton Havn siges at ville komme til at frembyde udmærkede Betingelser for Selskabets Dampere.

I Gøteborgs Skibsførerforening har man for Tiden under Overvejelse en Plan om Dannelsen af en skandinavisk Skibsførerorganisation.

Vi har fra Hr. Dampskibsreder Chr. Andresen i Esbjerg modtaget følgende Indlæg. Vi giver den deri fremsatte Tanke vor bedste anbefaling og henleder særlig Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa Ønskeligheden af, at de paagældende Konsulater faar de fornødne Instruktioner. De omtalte Oplysninger maa da sikkert uden større Vanskelighed kunne tilvejebringes:

Nu da Vinteren staar for Døren for de fleste Østersøhavnes Vedkommende, vilde det sikkert glæde alle Rede-

rier, om der daglig gennem Bladene kunde erholdes paalidelige Oplysninger om Vejrliget og Isforholdene i de Havne, som trues af snarlig Lukning, og jeg mener, at de danske Konsuler passende kunde give disse Oplysninger telegrafisk til Marineministeriet, som derefter kunde lade Meddelelsen gaa videre til Bladene, i Lighed med hvad der om Vinteren finder Sted for de nordtyske Havnes Vedkommende.

Saadanne Oplysninger vil være til stor Nytte, særlig om der kunde faas Meddelelse fra hvert Distrikt i Sverrig og Finland samt fra de russiske Østersøhavne, og jeg er sikker paa, at alle Rederier, som har Skibe i denne Fart, vil være taknemmelige derfor.

Hvis „Dansk Søfartstidende“ vil gøre sig til Talsmand for denne Sag, skulde det glæde

Deres ærbødige

Chr. Andresen.

Vi har modtaget følgende:

Tillad mig gennem Deres ærede Blad at advare Kolleger, som sejler med Feldspat fra Norge til Stettin, imod at tage Prøver med for at gøre Købmændene en Tjeneste, da det kan blive til Tab for Skibene. I Svine-münde beregnes Havnepengene efter Ladningens Indhold og svares en Afgift af 5 Pf. pr. Kubikmeter, hvis Ladningen er Feldspat, hvorimod Afgiften, naar der haves Prøver om Bord, bliver 10 Pf. pr. Kubikmeter — en ikke saa lille Ekstraudgift. D'Hrr. Kaptajner bedes have dette i Erindring; da er mit Ønske opnaaet, og jeg takker for Optagelsen af disse Linjer.

L. Jørgensen,
Skibsfører,
Sk. „Thurs“.

Vi har modtaget følgende:

Til de danske Skibsredere og Kaptajner!

I Anledning af de mange Tvistigheder og Ubehageligheder af forskellig Natur, som i den senere Tid er fremkomne her for her til ankommende danske Skibe med Hvede- og Klidladninger, maa jeg henlede Vedkommendes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at Certepartierne altid er klare, tydelige og fuldstændige. Det er i Særdeleshed ønskeligt, at Losningsklausulerne skrives saa minutøst tydeligt som muligt. Desuden maa jeg bede d'Hrr. Skibskaptajner, saa snart det allermindste forekommer, der kan give Anledning til Misforstaaelse eller Tvistighed, da uden Ophold at henvende sig til mig og ikke først at handle paa egen Haand eller at indhente Raad og Anvisninger fra Kolleger eller saadanne velvillige, tjenstvillige „kloge Folk, der sjældent savnes paa Byernes Havnekajer. I de fleste Tilfælde vil Sagerne kunne klares uden altfor stort Besvær og Bryderi, naar der blot fra Begyndelsen tages fat paa den rette Maade. Men er der først opstaaet Meningsforskel med tilhørende mere eller mindre personlig Meningsudveksling imellem Skibsfører og Ladningsmodtager, saa er Sagen derved bragt ud af Sporet og er næppe til at ordne i Ro og Mindelighed.

Trelleborg, d. 14. Oktober 1902.

G. Smith,
kgl. dansk Vicekonsul.

Besejlingen af Trave. Udenrigsministeriet meddeler:

I. Efter den indtil nu fuldførte Uddybning, der forøvrigt stadig fortsættes, kan Skibe med indtil 6 Meters

Dybgaaende ved almindelig Vandstand befare Traven fra Søen indtil Lübeck (Umschlaghafen) under Iagttagelse af følgende Bestemmelser:

- a. Skibe med over 5,5 Meters Dybgaaende tillades Farten kun om Dagen og under Statslodstvang. Kommer disse Skibe paa Grund under Sejladsen, kan hverken Statslodsens eller Myndighederne gøres ansvarlige derfor.
- b. Ved lav Vandstand maa Tilladelsen først indhentes enten fra Lodseriet eller fra Havnekaptajnen. Bestemmelsen træder i Kraft d. 7. Oktober 1902.

II. Fra samme Dato bliver den ny Gennemskæring fra Gotmund til Schlutrup aabnet for Skibsfarten, medens det gamle Farvand over Herrenfähre lukkes.

Signaler i Taage.

Vi har modtaget følgende:

I „Dansk Navigatør-Tidende“, som jeg har liggende for mig, er omtalt en Kollisionssag mellem Dampskibene „Rappahannock“ og „Dalegarth“. Dette er et Tilfælde blandt saa mange andre, hvor det kan bevises, at havde man et Signal, hvormed der kunde tilkendegives, hvilken Side man havde mod hinanden, vilde sikkert mange Kollisioner kunne undgaas.

I nærværende Tilfælde hørte „Rappahannock“ en Dampfløjte 2 à 3 Streger for om Bagbord; han lægger Roret Bagbord, kort derpaa haardt Bagbord, og giver et kort Fløjtestød. Hans Kurs havde været S.V. t. V., og jeg vil antage, at det Bagbords Ror og Bakningen med Maskinen har bragt ham paa en Kurs af omtrent Vest eller V. t. N. i Kollisionssøjeblikket. „Dalegarth“ kom fra Penarth til Liverpool med en Kurs af N.N.O 1/2 O., altsaa skærende R.s Kurs med 1 1/2 Streg; dog, han hørte hans Fløjte om Styrbord. Han stoppede og bakkede; men R., der svingede for Bagbords Ror, nærmede sig med stor Fart og tørnede med sin Bagbords Side mod „Dalegarths“ Stævn. Her nævnes, at „Dalegarth“ gav Bagbords Ror; men han dømmes, fordi han med Urette gav Styrbords Ror. Havde „Dalegarth“ givet Bagbords Ror, var Kollisionen sikkert ikke indtruffen.

At komme nærmere ind paa dette Tilfælde, er ikke min Hensigt; derimod finder jeg det mærkeligt, at der ikke kan blive vedtaget Signaler, som Skibe kunde bruge i taaget Vejr, for at tilkendegive deres omtrentlige Position overfor hinanden. At der findes en Trang hos Skibsførerne til i kritiske Øjeblikke at tilkendegive noget, beviser næsten alle Kollisionstilfælde i Taage. Signalerne bliver givet uden at man har hinanden i Sigte, og det er ulovligt. Undertegnede har talt med mange Skibsførere, der har sagt: „Jeg bruger altid Signalerne, naar jeg hører noget forude“. Jeg henstiller nedenstaaende til Bedømmelse. For Eks.: Man hører forude eller foran for tværs paa en af Siderne en Fløjte; ved nu at give et langt og et kort Stød kunde man angive: „Jeg har dig for om Bagbord“, eller ved et langt og to korte Stød: „Jeg har dig for om Styrbord“; gav saa begge Skibe enslydende Signaler, kunde man fortsætte Sejladsen, da Bagbord mod Bagbord eller Styrbord mod Styrbord næppe kan føre til Kollision. Hørtes uensartede Signaler, maatte den, som havde den anden om Styrbord, se at komme af Vejen eller rettere se at faa den om Bagbord, og da de fleste Dampskibe slaar til Styrbord under Bakning, vilde dette altsaa være en let Manøvre.

I det Tilfælde, hvor man hørte den anden agten for tværs, for Eks. hvor et Skib bliver indhentet af et andet, kunde følgende Signaler benyttes. Et kort og et langt angiver: „Jeg har dig agten om Bagbord“, eller

to korte og et langt: „Jeg har dig agten om Styrbord“. Man vidste da straks, hvorledes man var placeret overfor hinanden. Saaledes som det nu er ordnet, skal man helst ligge helt stille, naar man hører noget foran for tværs og manøvrere med Forsigtighed; men hvilken Dommer kan sidde hjemme og under de nuværende Regler dømme om, hvor Forsigtigheden har været udøvet? Jeg tror, det bliver mere et Skøn, hvorimod jeg formener, at om man fik Signaler noget lignende som i ovenstaaende angivet, saa havde Skibsofficererne noget bestemt at gaa efter, naar det var Taage, og Dommeren ligeledes, naar han siden efter skal dømme i indtrufne Tilfælde. Som det nu er, finder jeg Sejlads i Taage meget famlende og farlig. Man har jo ganske vist de to lange Stød at bruge; men der er vist ikke mange Skibsførere, der har Lyst til at ligge stille og blæse dem, spilde en kostbar Tid og med langt større Chance for at blive rendt ned saavel fra den ene som den anden Side.

I nævnte Kollisionstilfælde udtaler mærkelig nok Dommeren Le Jeune sig med, at han ikke kan udtale bestemt, om nogen af Parterne havde udvist Forsømmelse med Fløjten, trods det at „Rappahannock“ har givet et kort Stød og „Dalegarth“ to korte Stød uden at have haft hinanden i Sigte. Er dette da lovligt? En Ulempe ved min Henstilling vil vel nok være, at man paa én Gang skulde høre mange Dampfløjter, hvilket dog er noget, som jeg tror kun vil forekomme i trange Farvande.

Odessa, d. 1. Oktober 1902.

Ærb.

A. Andersen.

Fører af S. S. „Marselisborg“.

Tanken om, i taaget Vejr ved Hjælp af Dampfløjten at angive, hvilken Side man vender imod en mødende Damper, er ikke ny.

Den første, der fremkom med Forslag i denne Retning, er, saa vidt vi véd, den nuværende Inspektør ved Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise, Kaptajn C. A. Jørgensen, som i „Dansk Søfartstidende“ for d. 23. September og d. 14. Oktober 1897 offentliggjorde en Korrespondance, han i Foraaret 1883 havde ført herom med selve Søvejsreglernes Opfinder, den daværende „Secretary“ for Board of Trade, Mr. Thomas Gray, der havde udtalt sig i høj Grad anerkendende om Forslaget. Mr. Gray døde imidlertid, inden Spørgsmaalet om Taagesignaler blev endeligt løst, og da de første lovbestaaende Regler for Fløjtesignaler blev indførte, blev det gjort gældende, at et System af den ovenfor nævnte Art ikke kunde anbefales, fordi det let vilde fremkalde en for stor Følelse af Tryghed (sic!) hos de Navigerende.

Ved det nys afsluttede Søfartsmøde i Hamburg fremkom en tysk Dampskibsfører med et ganske analogt Forslag, som dog ikke vides at have bragt Sagen nærmere til sin Løsning, og Indførelse af ny eller Forandring i bestaaende internationale Regler er jo altid en meget omstændelig og vanskelig Sag.

Vi føler os dog overbeviste om, at „Sidesignal“-Systemet, der jo er baseret paa nøjagtigt samme Princip som de farvede Sidelanterner, og hvis Berettigelse ligger i dets store Simpeltid, har Fremtiden for sig.

Red.

Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade?

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Ovenstaaende Æmne har jo allerede fremkaldt adskillige Indlæg, og naar jeg nu beder om Plads for et Par Bemærkninger, er det egentlig nærmest for at anholde nogle her i Bladet fremsatte Udtalelser, som muligt uforvarende er løbet de paagældende Indsendere i Pennen, men som jeg dog, især da de stammer fra Skolemænd, ikke synes bør staa uimodsagte.

Spørgsmaalet om vor Navigationsundervisning tager saavel Sigte paa de vordende Koffardiofficerers Uddannelse som paa Uddannelsen af vordende Navigationslærere. Det sidste Spørgsmaal forekommer mig ikke at være det mindst vigtige, al den Stund, at den første Betingelse for at faa vore Koffardiofficerer forsvarligt udrustede med teoretiske Kundskaber nødvendigvis maa være en dygtig og kundskabsrig Lærerstand.

Det ser mærkeligt ud, at medens Staten stiller visse teoretiske Fordringer til vore Koffardiofficerer, stiller den ingen bestemte teoretiske Fordringer til de Mænd, der paatager sig den ansvarsfulde Gerning at uddanne Koffardiofficerer ved de af Staten godkendte Navigationsskoler.

Hr. Forstander L. N. Sørensen taler om, at „de (Navigationslærerne) kan iøvrigt være tynde nok“, og desværre passer denne Udtalelse vist kun altfor godt i mange Tilfælde; men naar Hr. Sørensen søger at trøste sig med, at Lærerne for 20—30 Aar siden var endnu daarligere uddannede, synes det mig en daarlig Trøst, naar henses til den Udvikling, der — ogsaa paa Skibsfartens Omraade — har fundet Sted i det nævnte Tidsrum.

Kunde der fastsættes nogle Bestemmelser, som enhver, der vil søge Ansættelse som Navigationslærer, for Fremtiden maa underkaste sig, vilde meget være vundet, selv om Fordringerne til at begynde med maatte blive forholdsvis smaa.

Hr. Forstander Tuxen skriver jo rigtigt nok, at Eksamen — hermed sigtes til Læreren Stilling som Eksaminator — er en Prøve saavel for Lærer som for Elev, og at der ad denne Vej haves tilstrækkelig Garanti for, at Læreren virkelig er sin Opgave som Lærer voksen. Forhaabentlig er dette dog næppe Hr. Tuxens alvorlige Mening; jeg for min Del har i hvert Fald en nogen anden Opfattelse af min Stilling ved Eksamensbordet.

Hvad vilde der ogsaa ske, om en saadan Lærer ved Eksaminationen viste sig uduelig? „Han vilde ganske sikkert ikke blive taalt“, svarer Hr. Tuxen. Men hans Elever da? Ja, for dem var Tiden spildt, de havde kun opnaaet at blive forkvaklede og fordummede af en uduelig Lærer, og det endda ved en af Staten godkendt Navigationsskole.

I Regulativet for de godkendte Navigationsskoler, § 7, hedder det: „Forinden en Bestyrer eller fast Lærer ansættes, tilstilles der Navigationsdirektøren Meddelelse herom, ledsaget af Oplysninger om den paagældendes Kvalifikation m. v.“. Heri haves naturligvis Garanti for, at der ikke ved Skolerne ansættes rene Umuligheder, hvis Uduelighed som Eksaminatorer er i den Grad fremtrædende, at de ikke vil blive taalte, men noget Krav om en virkelig grundig og omhyggelig Uddannelse i de Fag, som den paagældende skal undervise i, stilles ikke.

Navigationsdirektøren fremhæver, og efter min ringe Mening med Rette, at der, trods de dermed forbundne Vanskeligheder, stadig lægges megen Vægt paa at faa virkelig praktisk uddannede Navigatører til at overtage Lærergerningen ved vore Navigationsskoler. At Hr. Forstander L. N. Sørensen ikke betænker sig paa at erklære, at netop de Lærere, som ikke er Sø-

mænd, men dog underviser i og udsteder Bevis for Modenhed i Navigation, Søvejsregler, Signalisering o. l., hører til de „allerdygtigste“, er næppe i den Grad overbevisende, at man af den Grund skulde gaa bort fra at søge de vordende Navigationslærere i vor Koffardimarine; men naar Hr. Sørensen tillige mener, at hele Eksamenskommissionen saavel som disse Mænds (Ikke-Sømandenes) mange Elever med Fornøjelse vil attestere Rigtigheden af hans Erklæring, turde dette dog vist være et stort Spørgsmaal.

Synes Hr. Sørensen forøvrigt, at disse Mænds Elever vilde være de rette Dommere i denne Sag?

At der ved Undervisning i Specialfag som Dansk, Engelsk, Søret og Sygepleje om muligt anvendes specielt uddannede Faglærere, er en Foranstaltning, som sikkert ingen tænker paa at ændre, selv om vi fik nok saa grundigt uddannede Navigationslærere. For Faglærernes Dygtighed haves tilstrækkelig Garanti i deres Skole- eller Embedseksamen, og Krav om Søfart vilde for disses Vedkommende være urimeligt.

En fuldstændig Omordning af vort Navigationsvæsen var maaske ønskelig; imidlertid er det dog vist meget tvivlsomt, hvad derved vilde opnaas, naar henses til de knappe Pengemidler, der staar til Navigationsvæsenets Raadighed; men en offentlig Eksamen som Betingelse for i Fremtiden at faa Ansættelse som Navigationslærer synes mig, i Betragtning af Sagens Vigtighed, at være et Maal, som trods til Stede værende Vanskeligheder nok maa kunne naas.

Th. P. Funder.

Hr. Redaktør! Maa vi i Anledning af Hr. Kaptajn Holms Indlæg i „Dansk Søfartstidende“ No. 40 udbede os Plads for efterfølgende Linjer:

Vi er fuldt ud enige med Hr. Kapt. Holm i, at Betingelsen for, at man skal have noget Udbytte af en Diskussion, er den, at denne bliver ført uden unødigt Bitterhed; men det forekommer os lige saa nødvendigt, at man læser de fremkomne Udtalelser rigtigt og ikke tillægger Modparten Meninger, som han aldrig har fremsat.

Hr. Kapt. Holms Svar paa det første af ham opkastede Spørgsmaal i Forbindelse med Hr. Kapt. Bergs Artikler anviser Navigationsskolens Lærere en udmærket Siddeplads — mellem 2 Stole; den ene siger, vi skal; den anden siger, vi maa ikke; hvad er saa det rigtige?

Forøvrigt turde det være Hr. Holms Fantasi, der løber løbsk, naar han i Anledning af vore Bemærkninger skriver, at „Navigationsskolen ikke kan være Dommer i sin egen Sag“. Det har vi nemlig intet Øjeblik tænkt, at den skulde være, og det staar der heller ikke et Ord om i vore Bemærkninger; men Hr. Holm skylder virkelig Beviset for, at den skulde være uberettiget til at tilbagevise løse og ubeviste Paastande — og andet har vi jo ikke gjort.

Hr. Holms Bemærkninger om „Undermaalere“ rører os ikke, da de ikke i fjerneste Maade omstøder Beretigelsen af, hvad vi har skrevet.

Naar Hr. Holm ved at læse vor Artikel faar den Forestilling, at vi ikke mener, Skibsførerne har Ret til at tale med om Navigatørernes Dygtighed, saa skal vi dertil blot sige, at det er os aldeles ufatteligt, at Hr. Holm kan faa den Forestilling; enhver, som kan og vil læse, vil nemlig give os Ret i, at vi intet har sagt, der kan tjene som Grundlag for en saadan Forestilling.

Hr. Holm skriver: „De (Navigationslærerne) synes ikke at forstaa, at Navigationsskolen er; og kan aldrig blive andet, end en Tjener for Koffardimarinens og der-

imod ikke en Autoritet, og saa længe de ikke forstaa det, saa bliver det d'Hrr., der, for at bruge deres egne Ord, „fuldstændig mangler Ævne til at bedømme deres egen Begrænsning“, og en Diskussion med dem vil derfor i saa Tilfælde være haabløs.“

Maa vi ikke bede Hr. Holm læse vor Artikel igen endnu en Gang; det er nemlig komplet umuligt, at han kan have læst den, naar han har faaet det ud af den.

Hvis Hr. Holm ikke kan indse, at den, der sætter sig til Doms over en Institution, hvortil han ikke har det fjerneste Kendskab, han savner Ævne til at bedømme sin egen Begrænsning, ja, da er det virkelig værst for Hr. Holm, og en Diskussion med ham vil i saa Tilfælde være haabløs.

Marstal Navigationsskole, i Oktober 1902.

G. C. O. Hansen. H. J. Christensen. F. Hansen.

I Anledning af de i den senere Tid fra forskellige Sider i „Dansk Søfartstidende“ indrykkede Artikler angaaende vor Navigationsundervisning, vil vi ogsaa gerne bede om Plads for en kortfattet Udtalelse:

Vi kan kun erklære, at Undervisningen i Svendborg Navigationsskole hidtil har været ledet paa en fuldt ud tilfredsstillende Maade, og vil vistnok ogsaa fremdeles blive det; var det ikke Tilfældet, da vilde vist ikke saa mange unge Sømand frekventere Svendborg Skole, naar de der ikke fandt, hvad de søgte, nemlig en god teoretisk Uddannelse; den Fart, Sejlskibsrederiet i Svendborg Toldsted har taget ved de mange gode Skibe, der bygges, og som næsten uden Undtagelse navigeres af Mænd, udgaaede fra Svendborg Navigationsskole, maa vel ogsaa være et talende Bevis for, at Navigatørerne duer til noget; det er ogsaa kun paa saadanne gode Sejlskibe, man uddannes til praktiske Sømand, og ikke paa nogen Skole eller Damper, og praktisk Sømandsskab maa der til for at udfylde sin Plads som Styrmand og senere som Skibsfører.

Vi kender intet til, at der udgaar dygtigere Navigatører fra Kjøbenhavns Skole end fra Svendborgs, men erkender det mærkværdige i, at Hr. Kapt. H. P. Berg aldeles umotiveret undervurderer alle Navigationslærerne i Provinserne og dermed ogsaa Navigatørerne. En saa hensynsløs Fremstilling, at der kun skulde være én Skole i Landet, nemlig i Kjøbenhavn, kan af let forklarlige Grunde vist ikke mange være med til, vel med Undtagelse af de indfødte Kjøbenhavnere. Iøvrigt kan man slutte sig til Hr. Skibsfører F. Th. Hansens Artikler angaaende denne Sag.

Thurø, i Oktober 1902.

Flere Skibsredere og Skibsførere.

P. S.

Efter at ovenstaaende var skreven, har vi med stor Interesse og Sympati læst vore i Marstal ærede Kollegers Artikel i „Dansk Søfartstidende“ No. 41; de besvarer ikke Hr. Emil Kroghs Artikler, hvilket vi heller ikke finder Anledning til.

D. S.

Fragtmarkedet.

Den Ophidselse, som for nylig herskede paa det britiske Kulmarked som en Følge af Kulstrejken i Nordamerika, har nu, da det saa godt som er afgjort, at Ar-

bejdet i Minerne vil blive genoptaget, næsten helt lagt sig, og der er al Udsigt til, at der snart igen vil indtræde normale Tilstande. Raterne er kun stedvis højere, end de var for nogle Uger siden, og Kulstrejken i Frankrig synes ikke at paavirke Fragterne i nogen væsentlig Grad. Paa Lastepladserne udfoldes der en meget betydelig Virksomhed for Tiden, idet næsten alle de Kul, som for nylig er købte, skal afskibes i denne Maaned, og der meddeles derfor ogsaa om lange Ekspeditioner paa næsten alle Kulpladserne. Priserne paa Bunkerkul er lavere. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da maa de desværre alle betegnes som værende i en miserabel Forfatning, undtagen det østlige Marked, hvorfra der er et godt Begær, og Baade i passende Positioner har derfor været i Stand til at betinge uforandrede eller lidt højere Rater. Fra Kurrachee er sluttet flere Dampere pr. November til 14/6 til udsøgt Havn.

Sortehavet og omliggende Markeder er flove; da der er Mangel paa disponibelt Korn. Fra Sulina er sidst betalt 9/9 til udsøgt Havn, 10/3 Hamburg, prompt Afskibning, og fra Nicolajeff til Hull betales for samme Afskibning 10/. I Mangel af Korn sluttedes flere Dampere for Erts fra Batum og Poti paa Basis af 11/6 à 12/ til god Havn fra førstnævnte og 12/6 à 13/ fra sidst nævnte Plads. Raten fra Azoff for primo November Lastning er c. 12/ N. C. 6 d. ekstra Hamburg.

Middelhavet er, som Følge af Sortehavets Flovhed, knapt saa fast som forrige Uge. Begæret efter Tonnage holder sig dog, navnlig for Erts. Fra Huelva til Charleston eller Savannah betales 12/6 pr. November, „free despatch“. Alexandria viser en flovere Tendens; der sluttedes pr. November for en Uge siden til 10/6 direkte Havn, 11/6 „Ordre“, men senere er der accepteret 6 d. lavere. Bilbao er uforandret paa Basis af 5/1½ til Middlesbro, 5/6 Rotterdam, 5/7½ à 5/9 Dunkirk.

Nordamerika har fragtet nogle Dampere for Korn pr. December/Februar til 1/8 à 1/10½ U. K. eller Kont., men for promptere Terminer er Markedet svagere, og 1/3 Boston/Hull eller Newcastle accepteredes for November Lastning. For Bomuld er gentaget 22/6 fra Savannah, 19/ fra Wilmington, pr. November, hvorimod Golfpladserne har tilstrækkeligt Rum i de regelmæssige Turbaade. Tømmerfragterne fra Golfen er tarvelige; der er sluttet til 80/ fra to Lastepladser til to Lossepladser, 81/3 til tre Lossepladser. For Timecharter er Begæret limiteret, og 3/ à 3/3 pr. Ton Dødvægt er det højst opnaaelige for kortere Perioder. I det hele taget er det nordamerikanske Marked i en ussel Forfatning og trykkes fremdeles af de mange ubefragtede Baade, som kommer ud med Kul.

La Plata er stille for Oktober/November, for hvilken Termin der sidst er betalt 13/ à 13/6 til U. K. eller Kont. fra Buenos Ayres. Pr. Januar/Februar noteres nominelt 17/ à 18/ fra San Lorenzo Grænsen.

Østersøen viser meget lidt Liv, og Raterne er tarvelige, naar lige undtages nogle Ordre for Smaadampere fra Kønigsberg, Libau, Riga etc. til Nordbotten. Fra Petersborg er der stadig yderst lidt Korn; der noteres 1/2¼ Hvedebasis til London eller Rotterdam, men ned til 1/ og derunder er ogsaa accepteret. Fra Kronstadt betales 27/6 D/B. til London, Hfl. 12 hollandsk Havn. Riga er flov paa Basis af 10½ d. til London eller Rotterdam, Frcs. 18 Hør, Frcs. 24/25 D/B. & Props, Dunkirk eller Ghent, Frcs. 28 D/B. Rouen. Fra Libau betales 10½ Havrebasis til London eller Rotterdam, 11¼ d. à 1/ Antwerpen, og fra Kønigsberg 1/3, resp. 1/4½ Hvedebasis.

Kulmarkedet er overalt lavere og der er sidst sluttet til følgende Rater: Fra Firth of Forth 4/9 à 5/ Kjøbenhavn eller Aarhus, 5/ à 5/6 mindre dansk Havn, 5/ à 5/4½ Kiel, 4/9 Kronstadt, 4/9 Swinemünde, 4/6 Pillau. Fra Tynen eller Blyth 5/9 Barcelona, 4/3 Stockholm, 4/6 Swinemünde, 8/6 New York eller Boston, og fra Cardiff, Swansea eller Newport 5/3 Alexandria, 5/

Genua, 7/ Barcelona, 6/ Kjøbenhavn, 5/3 à 5/6 Kiel, 9/ Boston.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 55/1902, afsagt d. 8. Oktober 1902. Tømmermand Carl Bjørn Petersen m. Fl. mod Dampskibsselskabet „Skjold“ ved dets korresponderende Reder, Grosserer Adolph Carl.

Medens Damperen „Ragnar“ i Maj d. A. laa ved Sunderland, opfordredes Dæksbesætningen til at underskrive en Erklæring om at udtræde af Sømændenes Fagforening. Da de i al Fald foreløbig vægrede sig herved, meddeltes det dem, at de skulde forlade Skibet, naar dette paa Vejen til Stettin kom ind paa Kjøbenhavns Inderred, d. v. s. Yderhavn.

Da „Ragnar“ d. 20. Maj kom til Kjøbenhavn, meddelte Dæksbesætningen, at den nu var villig til at underskrive en Erklæring som den omtalte, men det meddeltes da Folkene, at de nu ikke kunde blive om Bord, da der var antaget en ny Dæksbesætning. Den gamle Dæksbesætning blev derefter afmønstret d. 21. Maj og fik Hyre indtil denne Dag, idet de kvitterede for Hyren „med Forbehold“. Det var omstridt, om Besætningen tidligere havde gjort Indsigelse imod Opsigelsen, men Rederiet ønskede Spørgsmaalet afgjort under denne Forudsætning, d. v. s. som om der var protesteret fra Besætningens Side.

De 8 Mand, hvorom det drejede sig, var alle forhyrede paa ubestemt Tid og paamønstrede „Ragnar“ uden nærmere Aftale, kun under Henvisning til Søløven, og de paastod nu det nævnte Dampskibsselskab tilpligtet til at betale dem hver især 1 Maanedes Tillægshyre — ialt 465 Kr. — med Renter og Sagsomkostninger. Selskabet har paastaaet sig frifundet og har benægtet, at der i nærværende Tilfælde kunde blive Tale om Anvendelse af Søløvens § 92, 1ste Sætning, sammenholdt med § 86. Selskabet har i den Henseende gjort gældende, at det er fast Kutyme, at Mandskabet i danske Skibe (Dampskibe), naar disse under Forbisejling paa Rejse andet Steds hen gaar ind i dansk Havn uden at losse eller lade, kan opsiges der uden Varsel til Fratrædelse straks uden Tillægshyre, og at saadan Opsigelse til Fratrædelse i dansk Havn under Forbisejling i al Fald med Føje kan ske, naar det, som i nærværende Tilfælde, er blevet tilkendegivet paagældende inden Afsejlingen fra den sidste udenlandske Havn, at Fratrædelse skal ske. Til Oplysning har Selskabet fremlagt en Række Erklæringer fra de fleste herværende større Dampskibsrederier.

Det maa nu vistnok ogsaa antages, at det, navnlig i tidligere Tid, har været temmelig almindeligt, at Søfolk, naar danske Skibe paa deres Rejse andet Steds hen under Forbisejling gik ind i dansk Havn, blev opsagte til Fratrædelse uden Varsel og uden at dette vides at have fremkaldt Indsigelse eller Krav paa Tillægshyre. Men en saadan Regel ses ikke at kunne bringes i Overensstemmelse med Søløven, særlig Forskrifterne i §§ 89-92, jvf. §§ 82 og 86, og navnlig dens § 92, 1ste Afsnit (med de tilhørende Motiver), hvorefter en Sømand ikke i dansk Havn, hvor Rejsen ikke ender, kan afskediges uden særlig Hjemmel i Hyrekontrakten eller en speciel Grund, uden at der betales ham den nærmere fastsatte Tillægshyre. Det kan nu ikke ved det under Sagen fremkomne siges at være godtgjort, at der efter Søløvens Ikrafttræden har bestaaet eller har uddannet sig en dermed ikke stemmende, Skibsmandskabet forpligtende Kutyme. Da der nu ikke i nærværende Tilfælde havdes nogen særlig Hjemmel i Hyrekontrakten for den stedfundne Afskedigelse, og da Sagsøgernes Vægring ved at under-

skrive den omtalte Erklæring, ikke i og for sig kunde berettige til saadan Afskedigelse uden Tillægshyre, findes Sagsøgernes Paastand at burde tages til Følge, hvorhos der i Sagsomkostninger tillægges dem 80 Kr.

Dom i S. S. No. 65/1902, afsagt d. 20. August 1902. Kaptajn Tilly, Fører af Dampskibet „H. C. Andersen“, imod Aktieselskabet „Dampskibsselskabet Kysten“.

Som Rest paa Hyre og Kostpenge for Fart med „Øresund“ og som Andel i Billetsalg om Bord i „Øresund“ og „Sten Sture“ forlangte Sagsøgeren ialt 211 Kr. 39 Øre. Fordringen blev af det indstævnte Selskab erkendt for rigtig og Dom afsagt efter Sagsøgerens Paastand.

Dom i S. S. No. 69/1902, afsagt d. 27. August 1902. En Letmatros paa Dampskibet Najaden rømte i Helsingør, fordi han fandt sin Fortjeneste for ringe. Dømt efter Søløvens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 67/1902. Restauratør Chr. Rasmussen imod Aktieselskabet „Dampskibsselskabet Kysten“.

Sagsøgeren, der havde været Hovmester om Bord paa Dampskibet „Lund“, søgte Selskabet til Betaling af 199 Kr. 99 Øre, som skyldtes ham for leveret Kost til Besætningen i August f. A. Da indstævnte ikke mødte ved Sagens endelige Foretagelse, blev der givet Dom efter Sagsøgerens Paastand.

Dom i S. S. No. 14/1902, afsagt d. 13. August 1902. Dampskibsselskabet „Nordsøen“ imod Aktieselskabet „De danske Dampmøller“.

En Sag om Betaling af et Beløb af 41 Kr. 42 Øre som Restfragt begæret hævet af Sagsøgeren. Sagen blev hævet og de indstævnte tilkendtes 20 Kr. i Kost og Tæring.

Dom i S. S. No. 60/1902, afsagt d. 8. Oktober. Kaptajn Høggqvist, Fører af Barkskibet „Salo“, og sammes Rederi imod Hecksher & Søn som Redere for Dampskibet „Britannia“.

Salos Rederi fordrede betalt af Britannias Rederi £ 130, som af Salos Rederi var betalt i Erstatning til en Damper Sprite for Skade ved Sammenstød, da dette Sammenstød var foraarsaget ved Britannias Uforsigtighed.

Det indstævnte Rederi paastod Sagen afvist, da et Firma i England havde forpligtet sig til for indstævnte at stille Sikkerhed overfor Sagsøgerne til Dækning af, hvad der under en Retssag dersteds maatte blive dem tilkendt. Dette Tilbud om Sikkerhedsstillelse var blevet modtaget og der var ikke senere af Sagsøgerne givet Afkald herpaa, hvorfor de ikke formentes at være berettigede til at foretage Retsforfølgning her i Landet, uanset at der endnu ikke i England var gjort Skridt til Retsforfølgning.

Afvisningspaastanden fandtes nu imidlertid ikke at kunne tages til Følge, da det ikke kunde antages at være godtgjort ved de førte Forhandlinger, at der var paaført Sagsøgerne en endelig Forpligtelse til at forfølge det paastaede Krav i England og ikke paa Britannias Hjemsted.

Dom i S. S. No. 78/1902, afsagt d. 8. Oktober. Det offentlige imod Skibskaptajn Carl Izard-Pedersen, Fører af Damper „Therese“.

Efter Begæring af Mønstringsbestyreren anlagde det offentlige Sag imod Kaptajn Izard-Pedersen for Overtrædelse af Lov om Sønneringen af 25. Marts 1892 § 8. Therese er en Damper paa 1,333 Brutto Tons med en triple expansion Maskine paa 650 ind. HK. Da „Therese“

d. 2. August d. A. paa Rejse fra Rotterdam og Sunderland til Kronstadt og Åbo passerede Helsingør, blev 1ste Mester Henriksen paa Grund af indtrufne Forhold i hans Hjem afmønstret og Skibet sejlede straks videre, saaledes at 2den Mester og Maskinassistenten fungerede henholdsvis som 1ste og 2den Mester. Det var Meningen, at Mester Henriksen paa Skibets Tilbagerejse skulde gaa om Bord igen i Kjøbenhavn, men da Skibet stoppede i Kjøbenhavn d. 19. August, var han ikke endnu kommet, og Kaptajnen lod da Rederiets Maskininspektør, der er Maskinmester af 1ste Klasse, paamønstre her for at forhindre at Skibet blev opholdt; Maskininspektøren gik ogsaa om Bord, men gik samme Dag i Land igen, hvorefter Skibet sejlede videre, først til Rouen og derpaa til Blyth. Paa Rejsen derfra til Stockholm blev Maskinmester Henriksen taget om Bord paa Kjøbenhavns Red.

For den ved det paagældende Forhold skete Overtrædelse af Søværningslovens § 8 fandtes Kaptajn Izard-Pedersen i Henhold til samme Lovs § 23 at burde anses med en Bøde til Bombebøssen af 150 Kr. og at burde udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ⁸⁰/₁₉₀₂, afsagt d. 8. Oktober. En Fyrbøder, der var udmønstret med Dampskibet Algarve, udeblev efter Landlov i flere Dage, saa at han først kom efter at ny Fyrbøder var antaget og Tiltale var rejst imod ham; han skyldte 22 Kr. Dømt i Henhold til Sølovens § 297, smh. med §§ 300 og 308, med en Bøde til Statskassen af 150 Kr. og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. ⁷⁹/₁₉₀₂, afsagt d. 8. Oktober. En Matros, der var udmønstret med Jagt Jens paa ubestemt Tid, forlod Skibet i Kjøbenhavn uden Opsigelse. Ved Bortgangen skyldte han 15 Kr. til Skibet. Dømt i Henhold til Sølovens § 299, smh. med Straffelovens § 251, til Fængsel paa Vand og Brød i 8 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

En farlig Situation.

Vi har modtaget følgende:

Colberg, d. 11. Septbr. 1902.

Paa Rejse fra Warberg hertil kom jeg i Mandags Morges ved 2-Tiden styrende Ø. S. Ø. efter Rønne. Vinden var N. N. Ø. Omtrent udfor Ystad ser jeg en Damper forude om Bagbord, tilsyneladende styrende Kursen Hammeren-Falsterbo Fyrskib, en god Kvartmil til Luvart af min Kurs. Da han var c. 2 Streger foran for tværs, viser han mig begge sine Sidelys; straks efter ser jeg kun hans røde Lys. Jeg tænkte: Naa, fik du endelig set mig; han var vel da omtrent 3 Kabellængder fra mig. Saa straks efter viser han mig begge sine Lys igen og straks derefter det grønne. Han vilde gaa foran om mig, og det kunde umulig gaa godt. Jeg lagde Roret klods Bagbord, gav et Par korte Stød i Taagehornet, trommede mine Folk paa Dæk, firede Mesanskødet og gav endnu et Stød i Hornet. Mit Skib drejede straks af for Vinden, der var jævn frisk. Alt dette skete i Løbet af c. 30 Sekunder, min Styrmand, der var til Køjs, brugte netop denne Tid til at komme paa Dækket; han fik lige Hovedet ovenfor Kappen for at se Damperen passere os tæt ved vor Bagbords Laaring, saa nær, at jeg vilde have kunnet kaste en Sten over paa hans Dæk. Jeg havde en klar Lanterne agter; det var ellers en pæn stjerneklar Nat. Det passerende Dampskib var et Orlogsskib. Jeg mener, at alle Orlogsskibe skulde føre særlige Toplanter, f. Eks. to klare med en rød midt imellem, rød op og ned. Jeg har en Gang tidligere været lige saa nær ved at blive oversejlet i Øresund

af et Orlogsskib og maatte bære mig ad ganske paa samme Maade som nu; men det løb kun smaat, medens det, jeg nu mødte, løb med 12 à 14 Miles Fart. Hvis Orlogsskibe førte Lanterner, saa man straks kunde kende dem, kunde man da faa Mandskabet paa Dækket i Tide og faa Baaden gjort klar. I dette Tilfælde havde der ikke været noget at gøre for Redning, for det hele havde, som sagt, været forbi paa mindre end et Minut. Det synes mig i høj Grad uforvarsligt at lade saadanne Skibe befære Søen uden med Kaptajner, som er fuldt ud søkyndige. En Fragtdamper kan være slem nok, og ofte holdes der daarlig Udskig fra dem; men de styrer dog altid efter et bestemt Maal og sejler ikke, saa man umuligt kan beregne, hvad de vil eller ikke vil.

Fr. Nielsen,
„Nordlyset.“

Nybygninger, Køb og Salg.

Med den til det tysk-australske Dampskibsselskab paa Flensburg Skibsværft nybyggede Damper Altona er der afholdt Prøvefart, der forløb fuldt ud tilfredsstillende. Skibets Dimensioner er: 392' × 48' 1" × 31' 3", engl. Maal.

Den anden Halvdel af den paa samme Værft byggede Flydedok paa 11,000 Tons er nu afgaaet fra Flensburg rundt Skagen til Hamburg paa Slæb af tre Bugserdampere, efterat den første Halvdel lykkelig er ankommet til Hamburg.

Dpsk. Rolf er af Dampskibsselskabet Danmark solgt til Dampskibsselskabet Phoenix, hvis korresponderende Reder er Hr. Robert Christensen her i Byen. Skibets fremtidige Navn bliver Vera.

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. Adolph Andersen, Sørensens, afgik 18. Oktbr. fra St. Petersburg til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, afgik 20. Oktbr. fra Christianssand til New Orleans. — Alexandra, Thomsen, afgaar forv. 22. Oktober fra Christiania hertil. — Algarve, Borries, afgaar forv. 22. Oktbr. fra Åbo til Cartagena. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Hull 18. Oktober fra Hamburg. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Riga 19. Oktbr. til St. Petersburg. — Antwerpen, Andresen, afg. fra Boston hertil 11. Oktbr. — Arkansas, Petersen, afgaar forv. 22. Oktbr. herfra til New York. — Arno, Strubberg, afgik herfra 20. Oktbr. til Riga. — Axelhuus, Skov, afgaar forv. 22. Oktbr. herfra til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afg. fra Dartmouth 19. Oktbr. til Almeria. — Beira, Lunge, pass. Skagen 21. Oktbr. hertil fra Havre. — Botnia, Bay, afgaar forv. 21. Oktbr. herfra til Reval. — Chr. Broberg, Nielsen, afgaar forventelig herfra 21. Oktober til St. Petersburg. — Christian IX., Kolster, ankom til London 19. Oktober. — Christianssund, Rørbye, ankom til Trondhjem 20. Oktbr. — Dagmar, Mortensen, ankom til Marseille 15. Oktober. — Douro, Mortensen, ank. til San Sebastian 18. Oktbr., afgaar omkr. 23. Oktbr. til Oporto. — Ella, Johnsen, ank. til Hamburg 20. Oktbr. — Eos, Harder, ankom til London 19. Oktbr. — Florida, Koch, afgik 14. Oktbr. herfra til Cardiff, afgaar derfra omkr. 27. Oktbr. til New York. — Frederik, Thomsen, afg. fra Pillau til Hull 18. Oktbr. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 20. Oktober fra Kotka til La Rochelle. — Georgios I., Schibbye, afgik fra Christiania 15. Oktbr. til Boston. — Hekla, Wulff, ank. her 19. Oktbr. fra New York. — Hengest, Simonsen, ank. til Libau 19. Oktbr. — Hjelm, Hansen, ankom til Stockholm 18. Oktbr. — Island, Holst, afgik herfra til New York 15. Oktbr. — J. C. Jacobsen,

Petersen, pass. Holtenau 19. Oktbr. til Cette. — Jolantha, Christiansen, afg. fra Antwerpen 19. Oktbr. hertil. — Jyden, Glösen, ank. her 20. Oktbr. fra Danzig. — Kasan, Hansen, ankom til Bordeaux 20. Oktbr. — Kentucky, Thidemann, afg. fra New York 11. Oktbr. hertil. — Kiew, Jacobsen, afg. til Königsberg herfra 20. Oktbr. — Kursk, Møller, ankom til Libau 18. Oktbr. herfra. — Leopold II, Meier, ankom til Riga 18. Oktbr. — Loire, Rabe, ankom hertil 19. Oktbr. fra La Rochelle — Louise, Rasmussen, afgik fra Hull hertil 19. Oktober. — Louisiana, Lissner, afgik herfra til St. Petersburg 20. Oktbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom her 18. Oktbr. fra Boston. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 20. Oktbr. — Morsø, Frisenette, afgik fra Dartmouth 19. Oktbr. hertil. — Moskov, Sørensen, pass. Holtenau 20. Oktbr. til St. Petersburg. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til Lissabon 19. Oktbr. — Nordjylland, Krag, afg. fra St. Petersburg 20. Oktbr. til Riga. — Norge, Gundel, afg. fra New York 18. Oktbr. hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, afgaar forv. 21. Oktbr. fra Antwerpen til St. Petersburg. — Omsk, Müller, afgik fra Cadiz 18. Oktbr. til Dunkirk. — Oscar II, Skjødt, ankom til New York 20. Oktbr. — Perm, Christensen, ankom hertil 21. Oktbr. fra Libau. — Pregel, Olsen, afgik herfra 20. Oktbr. til St. Petersburg. — Rita, Meldahl, afgik fra Riga 19. Oktbr. til Antwerpen. — Seine, Staal, ankom til St. Petersburg 17. Oktbr. — Texas, Holm, ankommen til New Orleans. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 19. Oktbr. — Tiber, Bech, afg. fra Algier 20. Oktbr. — Tyr, Jørgensen, ank. fra Vestnorge 19. Oktbr. — Valdemar, Kofoed, pass. Holtenau 21. Oktbr. til London. — Vendssyssel, Jacobæus, ank. til Barcelona 19. Oktbr. — Vesta, Godfredsen, afg. fra Leith 19. Oktbr. til Færøerne og Island. — Viking, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 18. Oktbr. — Xenia, Kruse, afg. herfra 2. Oktbr. til New York. — Yrsa, Gommessen, afgik fra Göteborg 20. Oktbr. hertil. — Ribberhus, Iversen, afgik fra Trondhjem 18. Oktbr. direkte hertil. — Mercur, Thomle, ankom til Bilbao 20. Oktbr. — Skjold ankom her fra Vestnorge 20. Oktober. — Vadsø ankom til Manchester 18. Oktbr. — Erik afg. fra Swansea 17. Oktbr. hertil. — Activa afgik herfra til Königsberg 19. Oktbr. — Castor ank. her fra Rotterdam 18. Oktbr. — Forsete ank. her 19. Oktober fra Danzig — Nanna pass. Holtenau 18. Oktbr. til Antwerpen. — Ringfond afgik herfra 21. Oktbr. til Antwerpen. — Alekto ankom til Eriksdal fra Gefle 18. Oktbr. — Delta afg. fra London 19. Oktbr. hertil. — Wally afgik fra Luleå 17. Oktbr. hertil.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Sunderland 18. Oktbr., bestemt til Kronstadt. — Frode, Tofte, afg. fra Neder Calix 8. Oktbr., ank. til Dunkerque 18. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Lovisa 18. Oktbr., ankom til Zaandam 19. Oktbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Blyth 11. Oktbr., ank. til Kronstadt 19. Oktbr. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kbhvn. 13. Oktbr., ankommen til Frederikshavn. — Knud II, Hansen, afgik fra Riga 11. Oktbr., ankom til Flensborg 14. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afg. fra Newcastle 14. Oktbr., ank. til Libau 18. Oktbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Ripola 8. Oktbr., ankom til Terneuzen 16. Oktbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Amsterdam 18. Oktbr., best. til Cardiff. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., best. til Pillau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Oktbr., ankom til Dunkerque 18. Oktbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Amsterdam 18. Oktbr., best. til Cardiff. — Svend II, Risø, afg. fra Riga 21. Oktbr., best. til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Kronstadt 11. Oktbr., best. til Rotterdam. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 15. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Rotterdam 14. Oktbr., ankom til Burntisland 17. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Kronstadt 11. Oktbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kronstadt 10. Oktbr.

Heimdal. Anine, Rathje, afgik fra Riga 21. Oktbr. — Kamma, Løffler, ank. til Sunderland 20. Oktbr. — Helga, Lagesen, ankom til Eggesund 17. Oktbr. — Martha, Jørgensen, ankom til Hernøsand 20. Oktbr. — Elna, Møller, afgik fra Hernøsand 16. Oktbr. — Therese, Pedersen, ank. til Swinemünde 21. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afg. fra Vlaardingen 15. Oktbr. — Kronborg, Jeppesen, passerede Gibraltar 17. Oktbr. — Ophelia, Vilhelmsen, pass. Portland (Kanalen) 18. Oktbr., bestemt til Kbhvn.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Braila 18. Oktbr., bestemt til Gibraltar f. O. — Niobe, Schmidt, afgik fra Kotka 12. Oktbr., ankom til Rouen 21. Oktbr. — Nancy, Nielsen, afg. fra Rouen 19. Oktbr., best. til Methil. — Nautik, Mortensen, ankom til Helsingfors 4. Oktbr. — Nordseen, Gram, afg. fra Torneå 17. Oktbr., ank. til Piteå 17. Oktbr. — Nexos, Sørensen, afgik fra Methil 17. Oktbr., ank. til Esbjerg 19. Oktbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Borgå 21. Oktbr. best. til Morlaix. — Neptun, Winther, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., bestemt til Rokkala. — Nerma, Nielsen, afg. fra

Aalborg 13. Oktbr., ank. til St. Petersburg 19. Oktbr. — Alfa, Meinertz, afgik fra Esbjerg 14. Oktbr., ankom til Sunderland 18. Oktbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Aarhus 17. Oktbr. ank. til Windau 20. Oktbr. — Mary, Nielsen, ank. til Treguier 20. Oktbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. 18. Oktbr. til Honfleur. — Karen, Degn, afgik 19. Oktbr. fra Grimsby til Reval.

Nordseen. Wineland, Degn, ankom til Middlesbrough 19. Oktbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Blyth 15. Oktbr. — Holland, Lund, ankom til Råfse 18. Oktbr. — England, Andresen, ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — Rusland, Møller, ank. til Warkworth 20. Oktbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Riga 17. Oktbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Savannah 15. Oktbr. — Ekliptika, Callesen, ankom til Novorossisk 12. Oktbr. — Mars, Nielsen, ank. til Seydisfjord 26. Septbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Aarhus 17. Oktbr., ank. til Burntisland 20. Oktbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Tyne 18. Oktbr. til Kbhvn. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Delfzyl 18. Oktbr., ank. til Boness 20. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Burntisland 17. Oktbr., ankom til Kbhvn. 20. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Kbhvn. 14. Oktbr., ankom til Gefle 17. Oktbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Blyth 17. Oktbr., ank. til Kbhvn. 20. Oktbr.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Terneuzen 18. Oktbr., ankom til Grangemouth 21. Oktbr. — Caledonia, Fisker, afgik fra Stettin 16. Oktbr., ankom til Riga 18. Oktbr.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Burntisland 18. Oktbr., ank. til Hamburg 20. Oktbr.

Dannebrog. A malienborg, Dømel, ank. til Borgå 20. Oktober. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Cardiff 18. Oktbr., bestemt til River Plate. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til West Hartlepool 15. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Kronstadt 21. Oktbr., best. til Wartsala. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Esbjerg 19. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til West Hartlepool 21. Oktbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Ny Caledonia 3. Oktbr., best. til Philadelphia. — Rosenberg, Schultz, ankom til Kjøbenhavn 18. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 21. Oktober, bestemt til Trangsund. — Søborg, Fischer, afg. fra Cardiff 11. Oktbr. best. til Genua. — Uranienborg, Schmidt, ank. til Cardiff 20. Oktbr. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Sevilla 8. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, afg. fra Trangsund 13. Oktbr., best. til Dieppedalle. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Newcastle 17. Oktbr. best. til Kronstadt. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Odessa 18. Oktober, best. til Christiania. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Sevilla 15. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Constantza 13. Oktbr., best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Pera 17. Oktbr., best. til Aarhus. — Vordingborg, Petersen, ankom til Reval 21. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 19. Oktbr. — Kallundborg, Lund, ank. til St. Nazaire 12. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Ghent 19. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, ank. til Burntisland 20. Oktbr. — Agnete, Jensen, ank. til Kiel 15. Oktbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 18. Oktbr. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 21. Oktbr. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 18. Oktbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 17. Oktbr. — Nauta, Madsen, ank. til Fiume 11. Oktbr. — Rønne, Hintze, afg. fra Burntisland 14. Oktbr.

Danmark. Rolf, Hahn, ankom til Kjøge 21. Oktober. — Thorvaldsen, Skjødt, ank. til Boness 19. Oktbr. — Ansgar, Reese, ankom til Grangemouth 20. Oktbr. — I. N. Madvig, Olsen, ankom til Kronstadt 17. Oktbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Helge, Matthiessen, afg. fra Newcastle 14. Oktbr., best. til Kronstadt.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Aalborg 20. Oktbr. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Shanghai 11. Oktober. — Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Suez 5. Oktbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 14. Oktbr. til Middelfart.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Methil 18. Oktbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Bordeaux 21. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Grangemouth 21. Oktbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Grangemouth 20. Oktbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 18. Oktbr. — Hans Tausen, Klau-borg, afgik fra Borgå 15. Oktbr. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Vejle 18. Oktbr. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Kronstadt 21. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Kjøbenhavn 19. Oktbr. — London, Bom, afgik fra Sundsvall 16. Oktbr. — Paris, Nielsen, ank. til Jacobstad 14. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Kjøbenhavn 20. Oktbr. — Clara, Jensen, ank. til Aarhus 16. Oktbr. — Kai, Andersen, ank. til Malmø 18. Oktbr.

Agir. Erik, Steen, afgik fra Methil 21. Oktbr., best. til Kbhvn. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Riga 15. Oktober, best. til Rotterdam.

Skjalm Hvide. Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Liverpool 20. Oktbr. — Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Aalborg 21. Oktbr.

Sejlskibe.

Fana. Nordby. Gladstone, Christiansen, ank. til Tocopilla 15. Oktbr. fra Valparaiso. — Cingalese, Thomsen, ankom til Hamburg 16. Oktbr. fra Havre. — Vega, Pedersen, ankom til Bremen 17. Oktbr. fra Corinto via Falmouth. — Embla, Jepsen, ankom til Port Elisabeth 18. Oktbr. fra Mauritius. — Valparaiso, Jørgensen, ankom til Port Natal 19. Oktbr. fra Antwerpen.

Fana. Sønderho. Anna, Hansen, afgik 15. Oktbr. fra Lybeck til Attu (Finland). — Merida, Jørgensen, ankom 18. Oktbr. til Rio Grande fra New-York. — Mary, Lydom, ankom 19. Oktbr. til Nykjøbing S. fra Methil.

Rønne. Gudmund, Borbye, ankom til Helsingborg 12. Oktbr. — Zephyr, Jensen, ankom til Karlskrona 12. Oktbr. — Freja, Bech, ankom til Swinemünde 13. Oktbr. — John Hintze, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 13. Oktbr. — Volunteer, Hallgrimson, ank. til Kjøbenhavn 15. Oktbr. — Erik, Sonne, ankom til Halmstad 15. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Neufahrwasser 17. Oktbr. — Amarant, Kyhn, ankom til Haderslev 20. Oktbr. — Lauretine Emilie, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 6. Oktbr. — Kirstine, Dick, ankom til Dysart 7. Oktbr. — Veset, Ølsted, ankom til Pillau 8. Oktbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 7. Oktbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ankom til Stolpemünde 9. Oktbr. — Prøven, Bidstrup, ank. til Fige-holm 10. Oktbr. — Coureer, Jakobsen, ankom til Windau 10. Oktbr.

Svendborg. Martin Nilsson, Petersen, ankom til Søderhamn 14. Oktbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Havre 14. Oktbr. — Valkyrien, Hansen, ankom til Landernau 15. Oktbr. — Astræa, Frederiksen, ankom til Antwerpen 13. Oktbr. — Kruse, Larsen, ankom til Gøteborg 14. Oktbr. — Althea, Rasmussen, ankom til Nantes 14. Oktbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Kjøbenhavn 15. Oktbr. — Valborg, Rasmussen, ank. til Drøbak 14. Oktbr. — Knud, Jensen, ankom til Sundsvall 15. Oktbr. — Erhardt, Larsen, ankom til Malmø 15. Oktbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Danzig 14. Oktbr. — Boline Marie, Hansen, ankom til Limhamn 14. Oktbr. — Carl Mørck, Mortensen, ankom til Masnedund 16. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Leith Red 16. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ankom til Portland Red 16. Oktbr. — Flora, Sørensen, ank. til Genua 17. Oktbr. — Hertha, Brandt, ankom til Bandholm 17. Oktbr. — Niels Juel, Henriksen, ankom til Stettin 17. Oktbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Bergen 18. Oktbr. — Confidence, Mauritsen, ankom til Dysart 18. Oktbr. — Rota, N. Jørgensen, ankom til Libau 16. Oktbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Montrose 15. Oktbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. til Karlskrona 20. Oktbr. — Gefion, Fisker, ank. til Charlestown 20. Oktbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. til Helsingfors 18. Oktbr. — Samson, Hansen, ankom til Libau 18. Oktbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Kjøbenhavn 18. Oktbr. — Diana, Carlsen, ankom til Kjøbenhavn 18. Oktbr. — Valdemar, Andreasen, ankom til Bogense 18. Oktbr. — Mine, Møller, ankom til Uleåborg 20. Oktbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til St. Petersburg 20. Oktbr. — Fulvia, Nielsen, ankom til Cappel 19. Oktbr.

Ærs. Henriette, Holm, ankom 14. Oktbr. til Amble. — Maren, Christensen, ankom 14. Oktbr. til Korsør. — Hydra, Albertsen, ankom 14. Oktbr. til Terneuzen. — Anne, Kromann, ankom 12. Oktbr. til Faaborg. — Svip, Jensen, afgik 12. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Danzig. — Anna, Schmidt, afgik 12. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Libau. — Paket, Friis, ankom 12. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Thor, Kromann, passerede 11. Oktbr. Cuxhafen paa Rejse fra Hamburg til Bahia (Brasilien). — Albertha, Kromann, passerede 14. Oktbr. Sletten. — Nicolines Minde, Schesler, ankom 14. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Amor, Rasmussen, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Folmer, afgik 14. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Thora Johanne, Christensen, ankom 13. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Skirner, Thomsen, ankom 13. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Frem, Folmer, ankom 15. Oktbr. til Oscarshamn. — Lorenz, Levinsen, ankom 15. Oktober til Gefle. — Kvik passerede 11. Oktober Prawle Point

paa Rejse fra St. Ybes til Ystad. — Veritas, Staugaard, ankom 13. Oktbr. til Falmouth f. O. — Astræa, Svane, ankom 15. Oktbr. til Kjøge. — Hertha, Krull, ankom 16. Oktbr. til Borgaa. — Enigheden, Friis, ankom 15. Oktbr. til Warnemünde. — Castor, Sonne, ankom 14. Oktbr. til Gøteborg. — De 8 Sødskende, Boye, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Haabet, Christensen, ankom 16. Oktbr. til Leith. — Enigheden, Hansen, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Immanuel, Nielsen, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Catrine, Christensen, ankom 15. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Kodan, Hansen, ankom 17. Oktbr. til Pillau. — Rolf, Christensen, ankom 17. Oktbr. til Portmadoc. — Niels, Jensen, ank. 17. Oktbr. til Wemyss. — Fred, Friis, ank. 17. Oktbr. til Harburg. — Elise Marie, Olsen, ank. 17. Oktbr. til Pillau. — Habil, Rasmussen, ankom 18. Oktbr. til Hamburg. — M. Hay, Petersen, ankom 18. Oktbr. til Leith. — Thea, Friis, ankom 18. Oktbr. til Odense. — Forældres Minde, Christensen, ank. 18. Oktbr. til Helsingborg. — Hans, Folmer, ankom 18. Oktbr. til Warberg. — Vera, Hansen, ankom 18. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Abba, Petersen, ankom 18. Oktober til Kallundborg. — Karen, Bager, ankom 20. Oktbr. til Laurvig. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 19. Oktbr. til Swinemünde. — Valkyrien, Haagensen, ank. 19. Oktbr. til Colberg. — Norden, Rasmussen, var 17. Oktbr. sejlferdig i Chatham, bestemt til Warkworth. — Søstrene, Christensen, ank. 19. Oktbr. til Svendborg. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 19. Oktbr. til Skjelskør. — Familien, Frederiksen, ank. 20. Oktbr. til Borgå. — Phønix, Christensen, ankom 20. Oktbr. til Aiguillon. — Caroline Kock, passerede 17. Oktbr. Portland Bill, vestg. — J. A. Kromann, Christensen, ankom 18. Oktbr. til Genua. — Atlantic, Rasmussen, var 17. Oktbr. sejlferdig i Cardiff, bestemt til Portorico.

Efterretninger for Søfarende.

Langden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synvidde er anført for en Øjebejde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dyberne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Samsø NØ-Kyst. Besser-Rev. Havnehage. Baaken paa Havnehage er nedblæst. Den vil atter blive rejst saa snart som muligt.

Østersøen. Stevns Ø. „Det Forenede Dampskibsselskab“ rapporterer: En Skibsmast fast i andet Gods er passeret 2 Kml. Ø. t. S. $\frac{1}{2}$, S. fra Stevns Fyrtaarn.

Limfjorden Ø-lige Del. Hals Barre. Afmærkningen i Indløbet til Limfjorden og af Hals Barre er nu udført. De fire nye Vagere paa N-Siden af Løbet ligge i henholdsvis 17, 14, 14 og 14 Fod Vand, regnet Ø. fra. De fire nye Vagere paa S-Siden af Løbet ligge i henholdsvis 12, 12, 16 og 24 Fod Vand, regnet Ø. fra.

Smaalands-Farvandet. Masnedund V-lige Indløb. I Masnedund V-lige Indløb er over Barren, c. 7 Kbl. V. for Jernbanebroen, gravet en 50 Alen bred, 15 Fod dyb Rende. Den vil blive afmærket saaledes: S-Siden med en rød Vager med 3 Koste ved V-Enden, en Risprisk ved Midten og en Risprisk lige over 2 Koste ved Ø-Enden. N-Siden med en Halmprisk lige over for Risprikken ved Midten af Renden.

Den hvide Stumpstønde med 1 nedadventt Kost, ud for Ore, flyttes c. 2 Kbl. VNV. hen i 15 Fod Vand.

Risprikken paa N-Siden af Masnedø-NV-Flak flyttes ud i 15 Fod Vand.

Smaalands-Farvandet Ø-lige Del. Bøgestrøm. Den i Bøgestrøm Ø-lige Indløb gravede Rende, fra Bøgestrøm-Tønden til Bredningen S. for Stenhagen, er nu afmærket saaledes:

Bøgestrøm-Tønden er flyttet c. 1 Kbl. NNV. hen ud for Midten af Indløbet til Renden. N- og V-Siden af Renden er afmærket med en rød Spidstønde ved Ø-Enden, tre Risprikker, en Risprisk med 2 Koste i Knækket og en Risprisk ved Rendens S-Ende. Rendens S- og Ø-Side er afmærket med 7 Halmprikker, hvoraf den Ø-ligste og S-ligste hver har 2 Halmviske.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sandhamn. Fyrskibet „Almagrundet“ er fremtidig paa Station hele Aaret, forsaavidt Isen tillader det. Naar Fyrskibet har forladt sin Station, hejses to sorte Kugler paa Fyrskibet „Falsterboref“ under Gafflen, paa Flagstangen ved Ölands Södra Udde Fyr og paa Signalmasten ved Hufvudskärs Lodsplads.

Gefle. Belysningen ved Gefle er nu forandret. Limö Fyr viser rødt, fast Lys fra S. 82° Ø. til S. 71 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Bönan

Fyr viser hvidt Hurtigblink fra N. 70 $\frac{1}{2}$ ° Ø., gennem Ø. til S. 86° Ø. og fra S. 71 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 62° Ø. Iøvrigt som tidligere anført.

Sundsvallsbugten. Stockvik. Stagen med Ballon ved Södra Gullgrundet er flyttet til SØ. for 16 Fods Grunden Britas Klack. 61° 53' 30" N. Br. 17° 28' 35" Ø. Lgd.

Tyskland. Stolpe Bank. Paa Stolpe Bank ere de til Brug ved Opmaalning udlagte Tønder inddragne.

Travemünde—Lübeck. I Trave er Dybden nu fra Travemünde til Svajehavnen i Lübeck 19 Fod, almindelig Vandstand.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Et Vrag ligger sunket c. 15 Kml. Ø. $\frac{3}{4}$ S. for Flamborough Head. En Mast er over Vandet. 54° 5' N. Br. 0° 21' Ø. Lgd.

Tyskland. Elben. Oste Munding. I Oste Munding er en Evert sunken paa V.-Siden af Farvandet lige over for den anden sorte Tønde. Vraget er afmærket med et rødt Flag og om Natten med en grøn over en hvid Lanterne.

Weser. Bremerhaven. Ved Bremerhaven er i Nærheden af Slusen til den gamle Havn rejst en 64 Fod høj Mast med Raa og Stang, hvorfra gives Vandstand-Signaler, der som Nulpunkt have Nulpunktet paa Bremerhaven Vandstandsbræt. Signalerne gives paa Raen N. for Masten, røde Kugler betyde Meter, røde Kegler 20 cm. Er Dybden under Nul, hejses samtidig et blaat Flag med hvid Skive. Ere Signalerne i Uorden, hejses den røde Stander B efter den internationale Signalbog. Paa Stangen er anbragt en Viser, som viser opad, naar det er Flod, nedad, naar det er Ebbe, og vandret, naar det er Højvande.

Om Natten hejses Signalerne under Raen, S. for Masten. Hel Meter angives ved hvide, 20 cm. ved røde Lanterner. Medens det er Flod, vises to grønne Lanterner, en over de hvide og en over de røde Lanterner; naar det er Ebbe, vises kun den grønne Lanterne over de hvide Lanterner. Er Dybden under Nul vises to røde over en hvid Lanterne, alle tre lodret for hinanden, ved Siden af de røde og hvide Lanterner. Ere Signalerne i Uorden, vises kun en hvid over to røde Lanterner, alle tre lodret for hinanden.

Nordenham. Fyret ovenfor Nordenham er nu tændt. Det viser rødt Lys fra N. 43° Ø. til N. 50° Ø., hvidt Lys fra N. 50° Ø. gennem Ø. til S. 71° Ø., og rødt Lys fra S. 71° Ø. til S. 39° Ø. Flammens Højde: 47 Fod. Sort og hvid, 37 Fod høj Fyrpæl. 53° 28' 42" N. Br. 8° 29' 12" Ø. Lgd.

Ausen Jade. Minsener Farvand. Tjalken „Neederland“ er sunken i 6 Fv. Vand i Minsener Farvand. En Vragtønde med V-lig Topbetegnelse ligger $\frac{1}{4}$ Kbl. V. for Vraget. 53° 48' 20" N. Br. 8° 2' 10" Ø. Lgd.

Holland. Nieuwediep. Vraget i Nieuwediep Havnemunding er uskadeliggjort.

Zeegat van Goeree. I Zeegat van Goeree ere følgende Vrag borttagne og Afmærkningen inddragen: Lodsdamperen „Zeemeuw“ paa 51° 52' 33" N. Br. 3° 58' 0" Ø. Lgd. „Albion“, til 13 Fods Dybde, paa 51° 52' 26" N. Br. 3° 57' 46" Ø. Lgd. og Damperen „Thomas Sorbey“ til 12 Fods Dybde, 51° 48' 55" N. Br. 3° 47' 8" Ø. Lgd.

England. Themsen. Nore Sand. En Bark er sunken paa Kanten af Nore Sand. Tæt N. for Vraget er i 21 Fod Vand udlagt en grøn Vragtønde, fra Jenkin Tønde i Ø. t. S. $\frac{1}{2}$ S., 7 $\frac{1}{4}$ Kbl., og fra Grain Spit Tønde i NV. $\frac{1}{4}$ N., 1 $\frac{1}{3}$ Kml.

Lowestoft Red. En 12 $\frac{1}{2}$ Fods Grund, Springtids Lavvande, ligger tværs over Farvandet til Lowestoft Havn, mellem det lave Fyr og Newcome Spit N-lige Tønde. Newcome Shoal er tiltagen N. efter og der er nu Plader med 8 Fod mellem Yderenden af Grunden og Newcome Spit N-lige Tønde.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Boulogne. Taagesignalet paa Boulogne SV.-Moles Hoved er atter i Orden. Naar Signalet er i Uorden, gives Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver i Minut slaas c. 50 Slag.

Héaux de Bréhat. Héaux de Bréhat Fyr er atter tændt, og viser som tidligere hvidt, fast Fyr fra N. 48° Ø. gennem N., V. og S. til S. 58° Ø., rødt, fast Fyr fra S. 58° Ø. til Ø., hvidt, fast Fyr fra Ø. til N. 67° Ø. og rødt Fyr med Formærkelser fra N. 67° Ø. til N. 48° Ø. Flammens Højde er uforandret. Lysevnen: 21 Kml. for det hvide, 15 Kml. for det røde Lys. Samtidig er det midlertidige Fyr slukket.

England. Hamoze. Cremill Shoal. South Cremill rød og hvid tærnedede Stumptønde er inddragen. North Cremill Tønde hedder nu Cremill Tønde. 50° 21' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

Irland Ø.-Kyst. Det sunke Fyrskib „Kish Bank“ er flyttet og ligger nu i 8 Fv. Vand, 13 Kbl. S. 72° Ø. fra Fyret paa Kingstown Ø.-Pier. Det nye Fyrskib er flyttet til „Kish Bank“ Fyrskibs Station. 53° 19' N. Br. 5° 54' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chaussée de Sein. Den sort og hvid vandret stribede Spidstønde med to Kegler med Spiderne fra hinanden ved Yderenden af Chaussée de Sein er til Forsøg ombyttet med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr.

Plateau de Rochebonne. Fartøjerne, hvorfra der arbejdes paa Fyrtaarnet paa Plateau de Rochebonne, samt de midlertidige Fortøjtønder ere inddragne for Vinteren.

Spanien N.-Kyst. Santander. Ved Santander er Semaforen nu anbragt V. for Fyret paa Cabo Mayor, 220 Fod over Vandet. 43° 29' 28" N. Br. 3° 48' 8" V. Lgd.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Fyrskibet „Nantucket Shoals“ Nr. 66 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 58 inddraget.

Maine. Prospect Harbor. Clark Ledge. En sort Spirtønde Nr. 3 er i 29 Fod Vand udlagt tæt SØ. for Clark Ledge, fra Prospect Harbor Fyr i S. 7° Ø. og fra Cranberry Point højre Side i N. 61° V.

Delaware River. Schooner Ledge. Schooner Ledge Spirtønde Nr. 31 er flyttet 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 66° V. hen i 21 Fod Vand, for at afmærke en nylig funden Klippe, fra Schooner Ledge bageste Ledefyr i S. 55° V. og fra Raccoon Island højre Kant i N. 30° V.

Maryland. Potomac River. High Point Flats Lower Tønde Nr. 25 og Upper Tønde Nr. 27 ere inddragne. Følgende Tønder ere flyttede og ligger nu saaledes: Mattawoman Shoal sorte Spirtønde Nr. 25, fra Freestone Point i S. 17° Ø. og fra Cockpit Point i N. 85° Ø. Mattawoman Shoal sorte Spirtønde, fra Indian Head i S. 49° V. og fra Deep Point i N. 37° V. Mattawoman Shoal sorte Spirtønde Nr. 27, fra Indian Head i S. 61° V. og fra Freestone Point i Ø. Disse Tønder afmærke den fuldførte, gravede Rende.

Virginia. Nomini Creek. Ved Ø.-Siden af den gravede Rende i Nomini Creek ere følgende Fyr tændte:

White Point hvide, faste Baakefyr paa Baaken ud for Pynten, fra Kingcopsico Point i S. 35° V., og fra Elbow Point i S. 55° Ø.

Icehouse Point hvide, faste Baakefyr paa Baaken ud for Pynten, fra White Oak Point i N. 12° V. og fra Cedar Island højre Kant i S. 60° Ø.

Rappahannock River. Carters Creek. Ved Indløbet til Carters Creek ere følgende Fyr tændte:

Spinhouse Point Shoal hvide, faste Baakefyr paa en sort Baake ud for Pynten paa V.-Siden af Indløbet, fra Cherry Point i N. 57° V. og fra Greys Point i N. 18° V. 37° 38' 55" N. Br. 76° 26' 46" V. Lgd.

Crab Point Shoal røde, faste Baakefyr paa en rød Baake ud for Pynten paa Ø.-Siden af Indløbet, fra Greys Point i N. 11° V. og fra Spinhouse Point i N. 61° Ø. 37° 39' 10" N. Br. 76° 26' 25" V. Lgd.

North Carolina. Fyrskibet „Diamond Shoal“ Nr. 71 ombyttes omtrent den 6te Oktober 1902 med Fyrskib Nr. 72. Fyr og Taagesignal ere uforandrede, og det kaster ligesom Nr. 71 et stærkt Lys lodret i Vejret.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Mexiko. Vera Cruz. Havnearbejderne ved Vera Cruz ere nu fuldførte, og Dybden i Havnen er nu 25 Fod.

Cuba S.-Kyst. Manzanilla. Cayo La Perla. Tunas. Cayo Blanco de Zara. Paa Blanca de Zara er tændt et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 10 Sek. Flammens Højde: 31 Fod. Synsvidden: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. Fyret vises fra en Mast paa S.-Enden af Cayo Blanco. Beboelseshuset er lysegraa med lysegult Tag og ligger tæt Ø. for Masten.

Paa Cayo La Perla er tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser af 5 S. Varighed. Flammens Højde: 28 Fod. Synsvidden: 8 $\frac{1}{2}$ Kml. Fyret vises fra en Mast paa S.-Enden af Cayo La Perla tæt S. for Beboelsesbygningen, der er lysegraa med lysegult Tag.

Begge Fyr lyse Horizonten rundt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Juli og August 1902 henholdsvis i 25 og 21 Dage passeres med et Dybgaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Neapel. Fyret paa Molen Angioino er atter i Orden.

Sicilien S.-Kyst. Emedocle. Mærket paa Monserrato er borttaget, men man kan benytte Toppen af Monserrato overet med Havnefyret som Mærke for Indsejlingen.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. Der arbejdes paa Bortrydning af Vraget paa N.-Siden af Tværmolen i den V.-lige Del af Porto Nuovo i Catania. Fra et Fartøj ved Vraget vises rødt Flag eller en rød Lanterne.

Østerrig-Ungarn. Triest. Ved Triest Havn er den SØ-lige

Kaj i Sacchetta og S. Teresa Molen udvidet. Følgende Arbejder skulle udføres: Kaj i Bassinet mellem Mole IV og Molen San Carlo udvides, Der bygges en 1 $\frac{1}{4}$ Kbl. lang, $\frac{1}{2}$ Kbl. bred Mole, fra den nuværende Sanitäts Mole til Molen Guiseppina. Den V.-lige Del af S. Andra ny Havn bygges ved en stor Opfyldning og Anlæg af en 2 Kbl. lang og $\frac{1}{2}$ Kbl. bred Mole i SSV.-lig Retning, en 2 Kbl. lang Bølgebryder i SØ. t. S., paa hvis N.-Side der bliver et 1 Kbl. bredt Indløb. Bølgebryderens N.-Ende kommer til at ligge 5 Kbl. SV. t. S. $\frac{1}{4}$ S. fra det røde Havnefyrt paa Pynt S. Andra.

Fiume. Ved Fiume fuldføres Forlængelsen af Molerne til Dokbassinet i Bergudi iaar.

Veglia. Pynt Glavat. Dobrigno. Fyret Dobrigno paa Pynt Glavat lyser fra S. 81° V. gennem V. og N. til N. 76° Ø. Flammens Højde: 29 Fod. Det staar i S. 9° Ø. fra Klippen i Indløbet til Havnen og i S. 89° Ø. fra Øen NØ. for Klimno.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindien Ø.-Kyst. Negapatam. Et Vrag ligger sunket i 4 Fv. Vand ud for Negapatam, fra Negapatam Fyr i S. 77° Ø., 12 $\frac{1}{2}$ Kbl. 10° 45' N. Br. 79° 52' Ø. Lgd.

Birma. Bay of Bengal. Fyrskibet „Krishna“ er midlertidig ombyttet med Fyrskibet „Martaban“, der viser hvidt Blinkfyrt, Et-Blink af 5 S. Varighed hver 45 S. 15° 37' N. Br. 95° 36' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Lakotta SV. Paa Revet 6 $\frac{1}{2}$ Kml. SV. for Øen Lakotta er der 4 Fv. Vand. Revet er c. 3 Kbl. langt i NØ. og SV. og 2 Kbl. bredt. 1° 48' N. Br. 97° 57' Ø. Lgd.

Sumatra Ø.-Kyst. Straat Ajer Hiram. I det N.-lige Indløb til Straat Ajer Hiram er et Fartøj sunket. En Mast er over Vraget. 1° 11' 0" N. Br. 102° 36' 30" Ø. Lgd.

I Asahan Rivier er den hvide Spidstønde Nr. 6 inddragen. Den hyde Spidstønde Nr. 5, NØ. for Pynt Napal, er flyttet til Kanten af Banken, fra Fyret i N. 10° Ø., og fra Pynt Djoempoel i N. 70° V. En sort Stumpstønde er udlagt, fra Fyret i N. 26° Ø. og fra Pynt Djoempoel i S. 86° V.

I Panel Rivier er den hvide Spidstønde Nr. 8, NØ. for Njiri Ketjil, og den sorte Spidstønde Nr. 7, NV. for Pynt Beromlang, inddragne, og en hvid Baake med Kryds rejst paa hver Bred som Mærker for at krydse over Floden. Den sorte Spidstønde i Flodens Munding er inddragen; Anduvningstønden er uforandret.

Den grønne Spidstønde Ø. for Vraget, Ø. for Øen Tabak Kocaa, er inddragen. 4° 0' 0" N. Br. 98° 36' 45" Ø. Lgd.

Japan. Pescadores. North Island (Mokute Sho). Paa North Island er tændt et hvidt Blinkfyrt, Et-Blink hver 20 S. Synsvidden: 19 Kml. Fyrapparat af 1ste Orden. Sort og hvidt vandret sribet Fyrtaarn. 23° 45' N. Br. 119° 35' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Skibe fra Smyrna underkastes Lægeeftersyn.
Malta. — Smyrna er erklæret for smittet af Pest. Skibe fra Ægypten og Arabien, Aden og Perim undtagne, faa først fri Praktika efter Forløbet af 21 Dage efter deres Ankomst.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

PETER IBSEN. Kronprinsensgade 3.
Kjøbenhavn K.

Lager af Værktøj og Beslag.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Oktbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89	89 $\frac{1}{4}$
Danmark		68 $\frac{1}{2}$	69
Norden	99	98 $\frac{3}{4}$	99
Kjøbenhavn		84 $\frac{3}{4}$	85 $\frac{1}{4}$
Carl		40 $\frac{3}{4}$	41 $\frac{3}{4}$
Dannebrog		84 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{4}$
Skjold		54 $\frac{3}{4}$	55 $\frac{1}{4}$
Urania		35	35 $\frac{3}{4}$
Union		89 $\frac{3}{4}$	91
Dampsk. af 1896		85 $\frac{1}{4}$	86
Østasiatiske		100 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{2}$
Østersøen		99 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$
Nordsøen	34 $\frac{1}{2}$ —33 $\frac{1}{2}$ 34 $\frac{1}{2}$	34	34 $\frac{1}{2}$
Torm		—	—
Vesterhavet		100	107
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		55	70
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.		100	104
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden		—	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		99	100
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		85 $\frac{3}{4}$	86 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		89 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — 2. Serie ..		93 $\frac{3}{4}$	94
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1. — ..		98	100
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 $\frac{1}{2}$	91
4 $\frac{1}{2}$ % — — 7 —		93 $\frac{3}{4}$	94
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 —		88 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank		138	139
Privatbank		121 $\frac{3}{4}$	122
Landmandsbank		121 $\frac{1}{2}$	123
Handelsbank	118 $\frac{1}{2}$	118 $\frac{1}{2}$	118 $\frac{3}{4}$
Grundejerbank		107	107 $\frac{1}{2}$
Burm. & Wain	89 $\frac{3}{4}$ 90	89 $\frac{3}{4}$	90
Helsingørs Jærnsk.		88	90
Sukkerfabr.	114 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	114 $\frac{1}{4}$	114 $\frac{1}{2}$
Bryggeri Aktier	111 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ —112 $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$	112 $\frac{1}{4}$	112 $\frac{1}{2}$

Vekselkurser d. 21. Oktbr. 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.16	18.12
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.15	—

Notering paa Berlins Bers d. 21. Oktbr. 1902.

Russiske Noter	217.20
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols	—
3 $\frac{1}{2}$ % — — Boden Kredit	95.10
5% Mexikanske 1899	100.80
5% Rumænske Stats	97.60
4% — — 1890	84.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 6,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 6,000, „Kjøbenhavn“ 4,000, „Carl“ 8,000, „Skjold“ 16,000, „Urania“ 10,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

R. CRAGGS & SONS

Limited,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.
GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi,
Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af
Damp- & Sejskibe,
Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London,
og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-
Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. Heckshers.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

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.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr.-Adr.: Lund.

Aktieselskabet Wilh. Sonesson & Co.

Kjøbenhavn Ø.

Kontor og Lager:
Langelinieskuret Nr. 20-22.
Statstelefon Nr. 83.

Telegramadresse:
Sonessons,
Kjøbenhavn.

Import & Eksport

af

Værktøjsmaskiner og Maskintilbehør.

Leverer bedste Fabrikat af **Svenske, Amerikanske,
Engelske og Tyske**
Jærn-, Metal og Træbearbejdningsmaskiner.

Jærnrør, Pumper, Armatur

og alle andre **Maskinfornødenheder.**

Hovedforhandlere for **Skandinavien af Shultz'**
„Sable“ Raahuds Drivremme, Gebr. Bolzanis
Skruetaljer og Hejseapparater og flere andre
verdensberømte Fabrikker.

For større **Forbrugere** højeste **Rabat.**
Pris paa Forlangende.

Skibs-

Provanteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald
Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trol-
lesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn
13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 &
47. Telf. 387.

Frihavnens Skibsprovan-
teringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongens-
gade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller,
Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12.
Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen,
fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Te-
lefon 6.

Nyborg. Joh. Føns.
Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel
Lund. Telefon 3.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Bitumastic Præparater
fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærndelev i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)

Skibsprovantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIE,
Kalkbrænderihavnen,
leverer alt til Skibsbrug hen-
seende. — Grave- & Losse-
spande, Stenstænger, enkelte og
dobb. Spil. Alt med Garanti.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsprovantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Dampskibsauktion.

Den meget fordelagtige Damer „Spurt“, nu beliggende i havareret Stand ved Moss Værft, Norge, agtes solgt ved frivillig Auktion, som afholdes ombord

Lørdag den 25de Oktober Kl. 12.

Damperen er bygget 1885, er ifølge Veritasregistret 1089 Brutto, 670 Netto Reg.-Tons og opgives at laste ca. 1525 Tons inklusive Bunkers eller ca. 500 Standards med moderat Dybgaaende.

Hvis Tørdok erholdes, vil Damperen blive doksat den 24de Oktober, i modsat Fald vil Beskrivelse over den fundne Bundskade blive meddelt. Damperen kan beses ved Henvendelse til Moss Værft.

Auktionsbetingelser opgives ved Henvendelse til os
D r a m m e n, den 11te Oktober 1902. (HO. 423)

Dampskibsassuranceforeningen Vidar.

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. 100 aarlig til Enker. Forskellige Legater ere ligeledes henlagte under Foreningen. Nærmere Oplysninger faas paa Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13.

Bestyrelsen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Af Johannes Jürgensen og Hustru's Legat ere to Portioner ledige, som kan søges af værdige Enker efter, eller forældreløse Børn af Skibsførere, som have ført Skib hjemmehørende i Kjøbenhavn. Ansøgninger med fornøden Oplysning om Alder og Indtægter indsendes til Foreningens Kontor, St. Annæ Plads 13, inden Udgangen af November.

Bestyrelsen.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ägir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af
Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K.,
bringes i d'Hrr. Officerers
velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved
Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la
carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. G. Dinesens
Efterfølger.)

— Olietøj, —

bedst og billigst i

Aalborg Sø-Ekviperingsforretning,
20, Østerbro 20.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og

Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Anders Nielsens
Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Tørdok til
Bortforpagtning.

Næxø Tørdok kan erholdes i Forpagtning for et Tidsrum af 10 Aar af en dygtig Skibstørmester.

Forespørgsler og Tilbud indsendes til Borgmesterkontoret i Nexø.

Joh. Føn's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Søjersgang over hele



Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa-vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,
Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Kjøbenhavns

Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.

Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Aalborg
Brøndums

Akvavitter.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Tilkännagifves.

Med anledning af en uti denna Tidning intagen annons från Stufveriföreningen Fram, med tilkännagifvande att den ännu existerar och räknar 400 stufveriarbetare, och då uti nämnda notis Stufveri-Aktiebolaget Union blifvit berörd är Bolaget Union fri anförä följande upplysningar.

Att Stufveri-Aktiebolaget Union för att kunna reducera de härvarande höga Stufningspriser redan den 19 November förlidet år uppsade sin höga prislista med Stufveriarbetare-fackföreningen som nu kallar sig Fram, och att Bolaget på följande dag reducerade stufningspriserna med 30 öre pr. Standard, samt Bolaget Union är frittstående utan socialistisk propaganda är en gammal känd sak som icke vidare behöfver vidröras.

Under sistlidne vårskeppning hade Bolaget Union i sitt arbete emellan 1,100 och 1,200 stufveriarbetare.

Från Stufveriföreningen Fram har de bästa Stufveriarbetarne utträdt och själfman sluttit sig till Bolaget Union, till följe hvaraf Stufveriföreningen Frams påstående att hafva 400 goda stufveriarbetare till sitt förfogande är icke med sanningen överensstämmande och torde nog behövas att reduceras till fjerdedelen.

Hvad åter beträffar Frams anförande att de öfvertagar stufning utan mellanhänder är en rätt i ögonen fallande osanning all den stund de måste hafva ett stort antal klärkar, jemte kontorpersonal, är icke detta mellanhänder nog?

Som de själfva upplyser har ombyte af klärkar egt rum och orsaken dertill vill vi icke vidröra på annat sätt än att vid detta ombyte har Fram förlorat sina bästa ledande män, och en af de nya antagna är en gammal känd ölkung som de ätta å nio sista åren uteslutande farit från ena fartyget till det andra och utminuterat fyl a och dermed åstadkommit många olägenheter för stufvare och en viss kändedom hos Herrar kaptenen.

Stufveri-Aktiebolaget Union innehar äfven nu fullkomligt dugliga Stufveriarbetare, och kan utföra arbetet lika godt som Fram, många gånger bättre och till samma billiga priser, ehuru Stufveriföreningen Frams tanke var att störta Unionbolaget för att sedan kunna blifva själf härskare och höja sina priser enormt. Fram har ännu icke kunnat förverkliga denna tanke och torde det nog dröja dermed. Sundsvall den 3 Oktober 1902.

För Stufveri-Aktiebolaget Union.
Styrelsen.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Aluminiumförbindelse, og det eneste Middel, som gør Støvlerne absolut vandtætte og dobbelt saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frilhavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.
Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.
Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianderingshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

s/s „Helgenæs“,

80,57 Brutto Reg., 44,97 Netto Reg.-Tons, Compound Maskine, 8 Knobs Fart, tilladt Passagerantal 180, sælges billigt ved

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

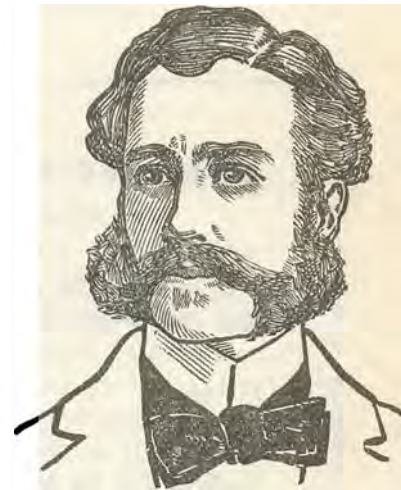
Syge helbredes. Svage vinder Kræfter.

En underfuld Livseliksir opdaget af en berømt medicinsk Videnskabsmand som Kur for alle Sygdomme.

Mærkværdige Helbredelser, der ligner Mirakler. — Oldtidens Langlivetheds Gaade løst.

Lægemedlet sendes frit til alle, som sender Navn og Adresse.

Efter aarelange, taalmodige Granskninger og Studier af Fortidens støvede Skrifter saavel som Eksperimenter paa Nutidens Lægevidenskabs-Område, er DR. JAMES W. KIDD, 1017, første National Bank Bygning i Fort Wayne, Ind., U. S. A., i Stand til at offentliggøre at han har fuld Vished for at have op-



Dr. W. James Kidd.

daget Livets Elikvir, — at han ved Hjælp af en mysterisk Mikstur, hvis Sammensætning han alene kender, og som han nu tillaver som Resultat af aarelang Søgnen efter dette livgivende Middel, er i Stand til at helbrede alle og enhver af de Sygdomme, som det menneskelige Legeme lider af. Der gives ingen Tvivl om Doktors Oprigtighed i denne Sag, og de mærkelige Helbredelser, som han daglig udfører, synes at være et temmelig godt Bevis derom. Hans Paastande grunder sig paa sund Fornuft og grundig Erfaring under en mangeaarig Lægepraksis. Det koster intet at prøve hans mærkelige »Livseliksir«, som han kalder sit Lægemedel, da han paa Anmodning sender enhver Lidende nok deraf til at overbevise sig om dens Evne til at helbrede; man løber derfor ikke mindste Risiko. Nogle af de anførte Helbredelser er meget mærkværdige og vilde næppe tros, hvis ikke paalidelige Personer aflagde Vidnesbyrd derom. Halte har kastet væk Krykkerne og gaet omkring efter at have benyttet Lægemedlet to eller tre Gange. Syge, der var bleven opgiven som uhelbredelige af Stedets Læger, er bleven gengivet Helbred og Kræfter. Rheumatisme (Gigt), Neuralgi, Mave-, Hjærte-, Nyre-, Blod- og Hudsygdomme samt Blæreonder forsvinder som ved Trylleri. Hovedpine, Rygværk, Nervøsitet, Febersygdomme, Tæring, Hoste, Forkølelse, Asthma, Katarrh, Bronkit og alle Sygdomme i Halsen, Lungerne eller andre Livsorganer fjernes paa forbavsende kort Tid. Delvis Lamhed, Locomotor Ataxia, Vattersot, Podagra, Hjærtesyge og Hæmorhoider kureres, hurtigt og varigt. Dette Middel renser hele Systemet, Blodet saavel som Cellevævet, genopretter normal Nervekraft, Blodomløbet og fuldstændig Helbred næsten øjeblikkelig. Der er ingen »Personsanseelse« hos Livets Elikvir — alle og enhver har samme Nytte deraf. Skriv straks efter Lægemedlet; det sendes frit til enhver Lidende. Opgiv hvilken Sygdom De lider af, og et sikkert Middel derimod vil blive sendt Dem frit med omgaende Post.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
 Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 23. Oktober 1902. — Signaler i Taage. — Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? — Fragtmarkedet. — Sø- og Handelsretsdomme. — En farlig Situation. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

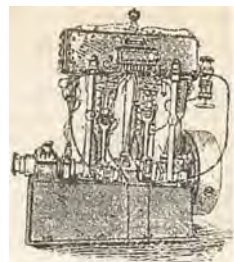
ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).



Telegr.-Adr.: Poulsens. * Telefon Nr. 31.

Esbjerg
Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(N. J. Poulsens Ettl.). Etabl. 1876.
 Anbefaler sig til D'hr. Skibsførere og Maskinmestre med Udførelsen af alle Slags Skibsreparationer. Støbegodsstykker paa indtil 10,000 Punds Vægt leveres, lige om alle Slags Metallegninger.

Erbødigst
Jensen & Olsen, Maskiningeniører.

Petroleumsmotorer
 fra 1/2 til 60 Hestekraft.
 Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
 i Vejle,
 der er Repræsentant for Danmarks største og bedste Motorfabrikker.
 600 Anbefalinger foreligger.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.
Metalvarefabriken „Excellent“.
 St Annægade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatyr for Gas, Vand, Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
 Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

JØRGENSEN & LANTDVED'S
 GALVANISERINGS-ANSTALT,
TAGENSVEJ 24. KØBENHAVN L.
 MODTAGER ALT
JÆRN OG JÆRNARBEJDE TIL GALVANISERING
 TIL BILLIGSTE PRIS OG HURTIG EKSPEDITION.
 TLF. TAGENSVEJ 341.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

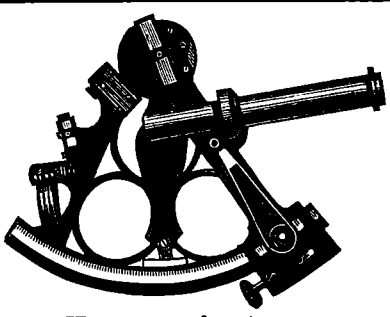
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 44.

Kjøbenhavn, Torsdag den 30. Oktober 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENTOPHALERBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

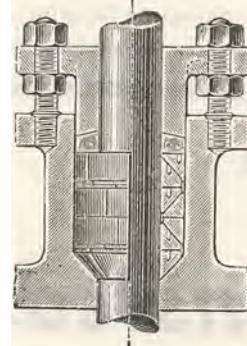
Tørdok til Bortforpagtning.

Næst Tørdok kan erholdes i Forpagtning for et Tidsrum af 10 Aar af en dygtig Skibstømrermester.

Forespørgsler og Tilbud indsendes til Borgmesterkontoret i Nexø.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco.

Generalrepræsentanter for Skandinavien:

Max Levig & Co.,

Kjøbenhavn K.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadratter, Hovedpudder og Bæddpudder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

De Danske Svineslagteriers

Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten Manufactured Expressly for Thorvald Møller, Copenhagen, og prykt selve Omslagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Kjøbenhavn, d. 30. Oktober 1902.

Der er i den forløbne Uge her i Byen dannet et Aktieselskab med det Formaal at etablere en tidsvarende Dampskibsforbindelse mellem Østersøhavnene, Vestindien og Mellemamerika med Kjøbenhavn og St. Thomas som Basis. Det er Hensigten med denne Dampskibslinje at udvikle den danske Handel paa Vestindien, Mellemamerika og Dele af Sydamerika og derigennem bidrage til Ophjælp af Danmarks vestindiske Besiddelser. Selskabet træder i Virksomhed under Navnet Det vestindiske Kompagni. Af det offentliggjorte Prospektus fremgaar det, at Selskabets Bestyrelse venter at kunne oparbejde Kompagniet til et lønnende Foretagende og et betydningsfuldt Led i Udviklingen af dansk Skibsfart og Handel. Bestyrelsen og det arbejdende Udvalg oppebærer ikke Tantième eller andet Vederlag. Den til Dampskibslinjen fornødne Kapital er garanteret, men til Udvidelser i Forbindelse med Linjen, saasom Kommunikation mellem de vestindiske Havne og omliggende Lande, vilde yderligere Kapital være ønskelig, hvorfor der modtages Tegning paa en Aktiekapital af ialt 4 Mill. Kr., der udstedes i Aktier paa 500, 2,000 og 5,000 Kr. Foruden Aktiekapitalen paatænkes optaget et Obligationslaan. Selskabets Bestyrelse bestaar af Prins Valdemar som Ærespræsident, Etatsr. H. N. Andersen, Godsejer C. Bech, Veksellerer L. Bing, Marinekaptajn C. Cold, Etatsr. P. N. Damm, Havnekaptajn C. F. Drechsel, Etatsr. Is. Glückstadt, Konsul G. O. Göllich, Folkethingsmand Osc. Hansen, Etatsr. A. Heide, Grosserer Holg. Petersen, Viceadmiral A. de Richelieu, Etatsr. C. L. Smidt, Etatsr. R. Strøm, Professor E. A. Tscherning og Lehnsgreve B. Wedell-Wedellsborg.

Den store, i Foraaret afsluttede Sø- og Havnearbejderstrejke har haft et Efterspil, idet De samvirkende Fagforbund har indanket en Sag for den permanente Voldgiftsret om Arbejdsstridigheder, ved hvilken de førte Klage over, at Dampskibsrederi-Foreningen under Arbejdskonflikten havde erklæret en Lock-out, som stadig opretholdes. Paa den anden Side har Arbejdsgiver-Foreningen for Voldgiftsretten indklaget De samvirkende Fagforbund med Paastand om, at Sømændenes Fagforening har brudt den efter den store Lock-out i sin Tid afsluttede Overenskomst ved uden Varsel at erklære Strejke i Rederiforeningens Skibe. Voldgiftsrettens Kendelse, der afsagdes i Lørdags, gaar ud paa, at Arbejdsgiver-Foreningen og De samvirkende Fagforbund bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være, og at Sagens Omkostninger hæves.

Paa det velkendte Firma Alex. Stephen & Sons Værft paa Clyden bygges for Tiden for Det forenede Dampskibsselskabs Regning to Søsterskibe til Dobbelt-skruedampskibet „Oscar II“.

De tvende Nybygninger, af hvilke det længst fremskredne har faaet Navnet Hellig Olav, bygges til Skandinavien-Amerika Linjen og skal efter Bestemmelsen afleveres henholdsvis i Marts og Maj Maaned 1903. De bliver fuldstændig af „Oscar II“'s Type og af samme Størrelse og Hurtighed som dette Skib, der i alle Henseender har vist sig hensigtsmæssigt og passende til Ruten.

Ved disse Skibes Indsættelse paa Ruten vil der etableres en 14daglig Afgang med Dobbeltskruedampskib fra begge Sider af Atlanterhavet, og de øvrige Skibe vil afgaa i de mellemliggende Uger, saaledes at Forbindelsen altsaa bliver ugentlig.

Den aldeles enestaaende Tilslutning, der er bleven Dobbeltskruedampskibet „Oscar II“ til Del i den for-

løbne Sæson fra det rejsende Publikums Side, varsler godt for dets to ny Søsterskibe og for den direkte Dampskibsforbindelse mellem Skandinavien og Amerika.

I det engelske Chamber of Shipping — de engelske Skibsrederes Fællesorganisation — holdt Forretningsudvalget forleden Dag Møde. Der vedtoges her en Resolution, i hvilken der nedlægges en bestemt Protest imod, at der af Regeringen ydes Subventioner til Skibsfarten paa anden Maade end til Postforbindelser og for Retten til at kunne benytte vedkommende Skibe som Krydsere i Regeringens Tjeneste.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Af de i dette Blad fremkomne Udtalelser om ovenstaaende Æmne synes én Mening i al Almindelighed at gøre sig gældende fra alle Sider, den nemlig: At Navigationsundervisningen ikke er ordnet tilfredsstillende.

Desværre er Drøftelsen, fra at være udelukkende saglig, udartet en Del til at blive personlig, hvilket kun kan skade selve Sagen, der nok fortjener en indgaaende Behandling og vistnok af mange med Glæde er set fremdragen.

Det kan sikkert uden Overdrivelse siges, at der fra en stor Del af Elevernes, men navnlig fra Lærernes Side paa vore Navigationsskoler udfoldes en Ihærdighed, en Nidkærhed og et Arbejde, der næppe overgaas paa nogen anden Læreanstalt i Landet. Resultaterne, der naas, kan vistnok ogsaa taale Sammenligning med andre Skolers, naar Elevernes Alder og Udviklingstrin tages i Betragtning; men dermed være ingenlunde sagt, at Resultaterne iøvrigt er tilfredsstillende, selv om de ogsaa fyldestgør Lovens Fordringer.

Det forekommer mig, at saa længe Lovens Fordringer ikke stiger, og Redernes Krav til de Navigatører, de antager i deres Tjeneste, ikke vokser, kan en Foræmnding kun indtræde ved Krav fra selve Navigatørstanden, fremgaaet af en Trang til mere omfattende Kundskaber. Saaledes som Ordningen nu er, er det saa godt som umuligt, det vil sige uoverkommeligt, for en Sømand, der har erkendt Utilstrækkeligheden af de Kundskaber, Loven fordrer, under kyndig Vejledning at uddanne sig videre.

Anderledes vilde det være, hvis der f. Eks. til Kjøbenhavns Navigationsskole var knyttet en højere Skole, en 2den eller 3dje Afdeling, hvor enhver Sømand kunde udvide sine Kundskaber i alle de Fag, der hører under hans Profession, og de er ret mange.

Selv om en saadan Efterskole skulde betales, tror jeg, den vilde faa ret god Tilgang, og hvis de 55,000 Kr., der af Staten ydes til trængende Elever, blev lidt mere kritisk tildelte, vilde der sikkert blive en Del tilovers til Støtte for uformuende paa Efterskolen.

Af egen Erfaring véd jeg, hvor svært det er udelukkende ved Selvundervisning at tilegne sig nogle af de mangesidige Kundskaber, der i Virkeligheden maa erhverves ud over dem, man lærer i det praktiske Liv og paa Navigationsskolerne. Hvis en Skole, som den jeg har nævnt, havde været tilgængelig for mig, skulde et ærligt Forsøg paa at komme i Elitekorpset ikke været uforsøgt; som det er, er der vist mange, der som Under tegnede, ved ofte at have følt Savnet af mere udvidede Kundskaber, er i den beklagelige Stilling at være sig Undermaal bevidst.

Der har været fremført Anker over Eksamenkommissionen og over Navigationslærerne.

Mon ikke Fejl snarere maa søges hos Navigatørerne selv, og dernæst hos Rederne, samt hos alle de Foreninger og Institutioner, hvis Formaal og Opgave det er, at søge Søfarten og alt, hvad dermed staaer i Forbindelse, fremmet? Disse burde baade hver for sig og samlede arbejde hen til at faa Undervisningen ved Navigations-skolerne udvidet til at tilfredsstille Nutidens Krav og saa vidt muligt Fremtidens. Saafremt virkeligt Krav blot kunde fremkaldes fra Navigatørerne, alle sammen, vilde Kravet sikkert baade blive hørt og paaagtet, og paa Forhaand tør man gøre Regning paa, at det af al Magt vilde blive støttet fra Navigationsdirektørens og Lærernes Side. At der skulde stille sig uovervindelige Hindringer i Vejen for Opnaaelsen af et Middel til fyldigere Uddannelse, kan jeg ikke tro.

Naar jeg før fremførte, at der i Almindelighed er-

kendtes Nødvendigheden eller i det mindste Ønskeligheden af en anden Ordning af Navigationsundervisningen, da er dette vel fra to Sider bestridt; men dette var vel nærmest med Hensyn til Spørgsmaalet Stats- eller Privat-skole. D'Hrr. har næppe haft til Hensigt at anføre, at ikke udvidede Kundskaber er ønskelige og gavnlige for en Skibsfører, enten han er om Bord i et 200 eller et 10,000 Tons Skib.

Hvad jeg ønsker indført, er i al Korthed, at der ved en af Navigations-skolerne oprettes en højere Afdeling, hvor enhver Navigatør kan faa Adgang til efter hans Ævner og Forhold at opnaa saa stort et Maal af Kundskaber, som han ser sig i Stand til at tilegne sig. En Sømand burde have Adgang dertil, lige saa vel som enhver Haandværker og Landmand; men det har han ikke nu.

H. C. Lagesen,
Skibsfører.

A. O. Tuxen.

1. November 1852 — 1. November 1902.

Den 1. November 1902 er det 50 Aar siden, at Svendborg Navigationsskole begyndte sin Virksomhed under Ledelse af sin nuværende Bestyrer, Løjtnant A. O. Tuxen. A. O. Tuxen, Søn af den i 1838 afdøde, saa hæderlig bekendte Kommandør Peder Mandrup Tuxen, er den eneste nulevende af de syv Brødre Tuxen, der paa forskellig Maade og i forskellige frem-skudte Stillinger har gjort deres Land Gavn og Ære. Født paa Kristianshavn d. 26. Maj 1829, kom han i en Alder af c. 14 Aar ind paa Søkadetakademiet, deltog som Officer i Krigen 1848—50, og foretog derefter nogle længere Rejser til Koffardis. Ved Hjemkomsten herfra fik han gennem den daværende Navigationsdirektør Opfordring til at paabegynde en Navigationsskole i Svendborg. Skolen garanteredes i Begyndelsen af den i Byen værende Sjøassurancesforening; men efter Garantians Ophør tilbagebetalte Tuxen Foreningen dens Udlæg, og siden den Tid har Skolen ikke behøvet at modtage noget som helst Tilskud ud over det, som Staten yder.

Mange er de Sømænd, c. 2000, som har faaet deres Uddannelse hos Forstander Tuxen paa Svendborg Navigationsskole, og der er næppe nogen af dem, som ikke kunde ønske at fejre Højtidsdagen, d. 1. November, sammen med ham, og deltage i den Fest, som tidligere Elever har arrangeret i Anledning af hans Jubilæum; thi Tuxen har været en sand Ven for dem alle, en Ven, som de alle har æret og set op til. Skønt der med Aarene stadig er bleven større og større Aldersforskel mellem ham og hans Elever, har han dog stedse forstaaet at tage disse paa den rette Maade; mild, men bestemt, har han altid vidst at skelne mellem, hvad der maatte stemples som Uret, og hvad der kunde tilgives

Ungdommen. Punktlig og samvittighedsfuld har han altid været, og saaledes møder han ogsaa endnu hver Morgen Kl. 8, for at se hver Mand paa sin Plads. Til Stagnation har han ikke kendt; men derimod har han stadig haft baade Ævne og Lyst til at følge de Fremskridt, som Aarene førte med sig. En Lettelse i det anstrengende Arbejde har det været, at han ikke nogen Dag af de 50 Aar har behøvet at forsømme sin Gerning paa Grund af Sygdom. Af Virksomhed udenfor selve Skolegerningen kan bl. a. anføres: Udgivelsen af de bekendte Maanetabeller og Foretagelsen af de Øvelser med Raketredningsapparatet, som vandt saa megen Paaskønnelse. Endvidere har Tuxen medvirket til Dannelsen af „Prins Valdemars Forening“ i Svendborg og er Medlem af Selskabet „De danske Vaabenbrødre“. Efter Krigen 1848—50 modtog han Erindringsmedaljen, og gjorde atter i Krigen 1864 Tjeneste som Officer. Ved sit 25 Aars Jubilæum som Forstander for Svendborg Navigationsskole modtog han Dannebrogordenens Ridderkors og modtog, efter at have forestaaet Skolen i 40 Aar, en meget anerkendende Skrivelse fra Marineministeriet.

Naar Forstander Tuxen nu paa sin 50 Aars Jubilæumsdag ophører med sin Gerning som Bestyrer af Navigationsskolen i Svendborg, har han den Glæde at kunne overgive Skolen til sin Søn, som i c. 12 Aar har staaet ved hans Side som Lærer ved Skolen.

Den 1. November vil sikkert blive en stor Føst-dag i Svendborg, hvor Tuxen ikke alene i Sømandskredse indtager en anset Plads, og mange Hundrede Mennesker vil paa denne Dag fra nær og fjærn, fra Sjø og Land, sende ham venlige og taknemmelige Tanker.



Redningsøvelse i Svendborg Havn.

Svendborg Navigationsskole havde i Lørdags Eftermiddags foranstaltet en Øvelse med Raketredningsapparatet i Svendborg Havn.

Ved Øvelsen, der foretoges som Led i Undervisningen paa Skolen, havde de hjemmenværende Søfolk tillige en udmærket Lejlighed til at blive nøje bekendte med Sagen. Der havde da ogsaa ved Havnen indfundet sig en talrig Tilskuermængde, som med stor Opmærksomhed fulgte den interessante Øvelse.

I en Afstand af ca. 500 Fod fra Bolværket laa det fingeret strandede Skib, Skonnertribriggen „Christine“, med en halv Snes Mands Besætning om Bord og med Nødfag oppe; Kl. c. 2 $\frac{1}{2}$ affyredes der gentagne Gange Nødskud fra Skibet, og kort efter faldt Raketskuddet i Land. Selve Raketten havde man ikke ment at turde udkaste paa Grund af Skibets Beliggenhed i Havnen.

Ved Hjælp af Raketline, Stjærtblok samt Ud- og Indhaler fik man hurtigt den svære Trosse ud til Skibet, gjort fast om Bord oppe paa en af Undermasterne og halet stiv i Land, hvorefter Redningsstolen gled ud langs Trossen for at hente den første Mand, og i Løbet af c. 30 Minutter var alle de 10 Mand bjærgede i Land. Sidst kom — som det sig hør og bør — „Kaptajnen“, medbringende Skibsdagbogen.

Da Øvelsen var endt, brød Tilskuerne ud i rungende Hurraraab.

Den kvikke Øvelse lededes af Hr. Aage V. Tuxen i Forbindelse med Navigationslærerne L. Rasmussen og M. Larsen, først nævnte i Land, sidst nævnte om Bord i Skibet.

At en Redningsøvelse foretoges offentlig netop nu — kort før Skolens og Forstanderens 50 Aars Jubilæum — maa siges at være særlig paa sin Plads i Betragtning af Forstander A. O. Tuxens fortjenstfulde Virken i denne Sag, i hvilken Anledning de her benyttede Apparater for nogle Aar tilbage skænkedes ham af Indenrigsministeriet.

Fra Rigsdagen.

Kun enkelte Spørgsmaal, der vedrører Skibsfarten, er blevne fremdragne under Folkethingets nu afsluttede første Behandling af Finanslovsforslaget. Med Hensyn til

Lodslovgivningen

oplystes det fra Regeringens Side, at der paatænkes en grundig og gennemgribende Omordning af hele Lodsvæsenet, til hvilken Forarbejderne er delvis fuldendte. Først maa der dog indføres en anden Beregning af Lodstaksterne, og der vil i indeværende Rigsdagssamling fremkomme Lovforslag om forandrede Lodstakster paa Grundlag af en ny Takstberegning. Naar dette Lovforslag er gennemført, vil man afvente nogen Tid for at faa tilstrækkelig Erfaring for, hvorledes de ny Lodstakster virker, og man vil derefter gaa videre med Revisionen af Lodslovgivningen.

Om de af Dampskibsrederi-Foreningen indførte Skudsmaalsbøger for Søfolk

udtalte J. Jensen (Social-Demokrat), at de var i Strid med Sølovens Forudsætninger, og at de kan blive meget farlige

for Søfolkene. Det kan ofte hænde, at en Mand kan være overordentlig dygtig og flink, men dog paadrage sig sine overordnede Mishag, saa meget lettere som særlig Skibsførerens Ret overfor Mandskabet er særdeles stor. Der gives ogsaa mange Eksempler paa Misbrug fra Førerens Side; der er næsten ikke den Ting, som ikke er tilladt en Skibsfører, naar han er ude paa Søen, for at tvinge sin Vilje igennem. Mandskabet kommer derfor let i den Stilling, at vedkommende Fører eller Maskinmester finder Anledning til at give en slet Paategning i Skudsmaalsbogen. Men har en Mand en saadan, er han sikker paa at blive saa at sige brødløs, i al Fald i danske Skibe. Ved Forligskommissionen her i Byen sagsøgte en Mand forleden Kaptajnen og Maskinmesteren, fordi de i Bogen havde givet ham Tilførslen „drikfældig“, hvilken Paategning han betegnede som usand. Denne Mand kan ved en enkelt Lejlighed have været beruset, men det kan være, at han til daglig passer sine Ting uden at drikke for meget, og dog kan han faa en saadan Paategning. Vedkommende Mand er meget uheldig stillet, thi ingen tør tage en Mand, der har et saadant Skudsmaal, med ud at sejle. En Mand kan ogsaa være meget dygtig, men staa paa sin Ret; saa erklærer de, at han er ikke fordragelig, men stridbar. Saa tænker Forhyreren eller dennes Agenter, at det gaar ikke an at tage den Mand om Bord. Han kan ikke faa Arbejde, blot fordi han har faaet et Testimonium af en privat Mand, som ikke er underkastet noget egentligt Ansvar. Denne Tilstand er urimelig, navnlig naar det gælder Folk, der er underkastede en særlig Lovgivning. Loven skal ogsaa beskytte Arbejdernes Interesser, og man kan ikke mønstre Mandskab uden Statens Medvirkning gennem Mønstringsbestyrelserne. Disse kan forhindre Overenskomster, der kan være til Skade for Mandskabet, og der er givet Regler i saa Henseende. Skudsmaalsbøgerne kan ikke gives til Mandskabet, uden at Kontrakten er noteret i Skibsbemandingslisten eller i Afregningsbogen, men da det er stridende mod den hyresøgendes Interesse at indgaa en Kontrakt, ved hvilken han tager imod en Skudsmaalsbog, hvori der kan blive skrevet et urigtigt og for ham ufordelagtigt Skudsmaal, maa det være Mønstringsbestyrelsens Pligt at hindre dette System. Hvis man nu spørger mig, om det da er naturligt, at en ufordragelig og drikfældig Mand har samme Adgang til Arbejde som en ædruelig og fordragelig, saa siger jeg dertil, at det er et stort Spørgsmaal, om nogen tør paastaa om en Mand, at han er saa drikfældig, at man bør gøre opmærksom derpaa uden at bryde sig om, hvorvidt Manden af den Grund kommer til at sulte. Vil man kun have de ædruelige og fredsommelige om Bord i Skibene, bør man ogsaa have Sikkerhed for, at den Sømand og Fyrbeder, der tager Hyre, ogsaa faar en Kaptajn, Styrmand, Maskinmester o. s. v., der er ædruelig, fordragelig og medgørlig. Men ligesom der findes drikfældige og uduelige Sømænd, findes der overordentlig mange fordragne og uduelige Kaptajner, Maskinmestre o. s. v. Der var for nylig et Tilfælde, i hvilket Skipperen var fuld i flere Dage og satte Skuden paa Grund. Ministeren bør paalægge Mønstringsbestyrelsen at forhindre dette Skudsmaalssystem, som Lovgivningen har brudt Staven over, og som strider mod Sømandens Tarv og Menneskeværd.

Indenrigsministeren: Det er ikke i Sømandens Afregningsbog, at Vidnesbyrdene skrives, men i en af Dampskibsrederi-Foreningen indført Vidnesbyrdbog. Dette er en ganske privat Foranstaltning. Ligesom Fagorganisationerne siger til Arbejderne: Lad os se din Fagforeningsbog, og tidligere har sagt: er den ikke i Orden, kan Manden ikke arbejde paa det private Arbejdssted, om saa Bedriftens Ejer nok saa meget har antaget ham, saaledes har en Del Dampskibsrederier bestemt, at for at kunne fare med Dampskibene, maa Søfolkene have disse Vidnesbyrd. Jeg har nu den Tro til den danske Sømandsstand, at de allerfleste af dem gerne tager mod et Vidnesbyrd, naar de fratræder Tjenesten. Jeg har ikke set denne Sag omtale før eller hørt Klager fra Sømændene, saa jeg har ikke nærmere undersøgt Forholdene i andre Lande. I Tyskland kan Mandskabet, naar det fratræder Tjenesten, forlange et Bevis, men det er ikke

tvunget til modtage det. I England, siger min Hjemmelsmand, har man i de store Dampskibsføderationer indført fortløbende Afskedsbeviser, altsaa noget tilsvarende som her. Imidlertid tiltaler den hele her indførte Ordning mig ingenlunde. For det første erindrer den vel meget om dikterede Fredsbetingelser. Naar man erklærer Krig, maa man ganske vist være forberedt paa at tabe, og saa foreskriver den anden Side Betingelserne; det havde Søfolkene ogsaa gjort, om de havde vundet. Men disse Bøger kan tjene til at vedligeholde en Irritation, som aldrig kan være af det gode. De kan dernæst sætte Kaptajnerne i en ret uheldig Stilling, naar de skal afgive disse Vidnesbyrd, idet der skal gives ligefremme Karakterer for „Fordragelighed“ o. s. v. Kan Kaptajnen ikke give lutter gode Karakterer, vil han paa den ene Side tænke, at en daarlig Karakter vil skade Vedkommende i hans Erhverv, paa den anden Side, at Manden vil kunne søge over til en af hans Kolleger, og overfor denne vil Kaptajnen komme til at staa i et underligt Lys, naar han har givet et godt Vidnesbyrd uden at være tilfreds med Manden. Et saadant Vidnesbyrd kan desuden blive misbrugt; en enkelt Mand kan faa et ufortjent daarligt Vidnesbyrd; men han lader det vel saa gaa til Domstolene, og saa bliver vel de Kaptajner, der trænger til det, belærte om, at denne Vidnesbyrdbog maa udfyldes med yderste Varsomhed, at det er yderst vanskeligt og risikabelt at give en Mand et mindre godt Vidnesbyrd, og de vil lære at optræde forsigtigt og roligt. Men Faren er her overdreven meget. Talen er jo her kun om Dampskibskaptajner, en forholdsvis ringe Part af den danske Skibsførerstand, og indenfor denne, udtalte I. Jensen, findes der overordentlig mange fordrukne og uduelige Personer. Dette kan jeg tilbagevise som en overfor den danske Dampskibsflaade aldeles uberettiget Ytring. Men denne Sag er fuldstændig privat, og der kan ikke fra Regeringens Side gøres noget imod den. Naar noget ikke ligefrem strider mod den øvrige Lov, tillader den Skibsførelsen og hans Mandskab at indgaa paa saadanne Betingelser for Hyren og for Rejsen, som de selv er komne overens om. Mønstringsbestyreren kan gøre den paamønstrede opmærksom paa saadanne Forpligtelser, men kan ikke forbyde Paamønstringen. Han kan højst i Afregningsbogen indføre, at den og den Betingelse er indgaaet.

J. Jensen: Jeg anser de danske Skibsbefalingsmænd for at være en meget hæderlig Samfundsklasse; min Udtalelse om dem er kun anført modsætningsvis, fordi man bruger sin Magt til at gennemtvinge, at Sømand og Søfyrbødere skal gaa omkring med Skudsmaalsbøger, i hvilke private Mennesker har skrevet Skudsmaal, og skal forevise disse for at faa Arbejde, medens de ingen Sikkerhed har for, at deres Befalingsmænd har de Dyder, som man forlanger, at Mandskabet skal have. Det vil have stor Betydning, om Mønstringsbestyreren vil spørge Mandskabet, om det er glad ved en saadan Skudsmaalsbog; de fleste vil erkende, at de er det ikke; saa er Skibsførelsen og den forhyrede ikke enige, og saa maa Mønstringsbestyreren kunne sige: Saa er de heller ikke gaaede ind derpaa. Men tager en Mand imod den, fordi han er nødt dertil, saa kan Mønstringsbestyreren dog anføre i Afregningsbogen, at han ikke billiger, at der er benyttet saadanne Skudsmaalsbøger. Og strider Kontrakten mod Lovgivningen, kan han forbyde den, og i en Lov af 1867 om Tyende er det forbudt at indskrive Skudsmaal i saadanne Bøger, der kan følge den paagældende, og hvad der er forbudt for Tyende, maa ogsaa være det for Søfolk. Jeg haaber paa, at Ministeren efter nærmere Overvejelse vil forbyde disse Skudsmaalsbøger.

Søfartskommissioner.

M. Olsen (Social-Demokrat) omtalte udførligt den i 1897 nedsatte Kommission til at udarbejde ny Bestemmelser om Tilsyn med danske Dampskibe og ønskede, at den skulde beskæftige sig med Spørgsmaalet om Folkelukaernes Størrelse. Da denne Kommission imidlertid forlængst har afgivet Betænkning, har hans Udtalelser herom mindre Interesse. Han

omtalte dernæst den saakaldte Søfarts-Kommission og ønskede den suppleret med en Sømand og en Søfyrbøder, for derefter at udarbejde Forslag til et almindeligt Tilsyn med Skibe.

Vægtgarantien i Østersøhavne.

Vi har modtaget følgende:

Danzig, d. 19. Oktober 1902.

Angaaende Vægtgarantien tillader jeg mig at oplyse, hvorledes Spørgsmaalet her stiller sig for nærværende.

Jeg indkom til Fahrwasser d. 15. ds. ubefragtet. Jeg forhørte mig hos de danske Skibsførere om Vægtgarantien og fik et kort, men tydeligt Svar af en Skibsfører:

„I Danzig har kun de Skippere Vægtgaranti, som ønsker at have det“. „For Oljekager har ingen Vægtgaranti“.

Jeg havde dog en temmelig haard Kamp med Aflasteren for at blive fri.

„Alt vil jeg indgaa paa“, sagde han, „den kolossalt høje Fragt-Gratifikation, 200 Pd. Korn, giver jeg til, ja, jeg vil give 300 Pd., De kan jo selv se paa Vægten hele Tiden, alt vil jeg indgaa paa, men De maa absolut tegne for Vægten.“

Jeg henstillede, at jeg ikke fandt Fragten høj. „Jeg forlanger hverken 200 eller 300 Pd. Overvægt. Selv om jeg ser paa Vægten baade ved Lastning og Losning, har jeg haft Erfaring for, at der kan blive Undervægt, og ingen Penge har ærgret mig saa meget som de Penge, jeg har betalt for Undervægt, og jeg vil ikke.“

Han svarede: „Vil De ikke, saa er der ti andre, som vil“. Hertil svarede jeg: „Saa lad de ti andre gøre det; jeg gør det ikke“.

Min Mægler forholdt sig passiv, men ellers var jeg klar til at parere af fra den Side. Havde Mægleren sagt, at der ingen Risiko var for Undervægt, saa havde jeg svaret ham: „Saa kan De jo tage Vægtgarantien“. Jeg fik Lasten uden Vægtgaranti.

Et dansk Skib var telegrafisk fra Kjøge afsluttet uden Vægtgaranti, men desuagtet plagede Aflasteren og den unge Mand fra Mægleren Skipperen paa forskellige Maader for at bevæge ham til at tegne for Vægt, hvilket Skipperen selvfølgelig ikke lod sig overtale til.

Her i Danzig har Fjenden fuldstændig overgivet sig for Oljekager, delvis for Korn.

Med Tak for Optagelsen

C. Andersen,
„Ingeborg“.

Fragtmarkedet.

Næsten overalt gør der sig fremdeles en stærk Flovhed gældende, og særlig de mest betydningsfulde

Markeder, nemlig Nordamerika og Sortehavet, møder op med saa usle Rater, at man ikke skulde tro disse vilde gaa lavere, navnlig ikke for Nordamerikas Vedkommende, thi herfra sejles der nu til deciderede Tabsfragter. For blot at nævne et Par Eksempler, skal vi anføre, at der bl. a. sidst er sluttet til 1/3 à 1/4¹/₂ for Korn pr. November fra nordlig Havn til udsøgt evropæisk Havn og til 20/9 for Bomuld fra Savannah til Liverpool. Mange af de Dampere, som nu er eller i den nærmeste Fremtid vil være paa Vej ud med Kul til Amerika, er endnu ubefragtede derfra, og det vil sikkert ikke blive let at faa en Returfragt, som til Trods for en maaske ganske god Udfragt dog ikke giver Tab paa Rundturen, men Rederne kommer til at bide i det sure Æble og tage, hvad der bydes, og saa maa de endda være glade over, at de i det hele taget har faaet en Fragt. Kulstrejken i Amerika er jo nu forbi, hvilket har bevirket lidt billigere Priser paa Bunkers i England, og Reduktionen vilde ogsaa have været meget behagelig, hvis Fragtraterne havde holdt sig, men da disse næsten overalt er lavere, er Fordelen ved den lille Prisreduktion temmelig tvivlsom. I Frankrig vedvarer Kulstrejken endnu, men dette mærkes ikke meget, især da der nu ogsaa er udbrudt Strejker blandt Havnearbejderne i Calais og Dunkirk, til hvilke Pladser der nu ingen Kul skibes. Ekspeditionerne paa de engelske og skotske Kulpladser er gennemgaaende stadig daarligere, og navnlig er det galt i Methil, hvor henvend 30 Dampere laa paa Tørn i Slutningen af forrige Uge. Raterne for Kul til Østersøen holder sig, men Returfragterne er tarvelige, og det lader desværre til, at vi skal glide over i Vintersæsonen uden at se nogen Spurt i Raterne, saaledes som vi ellers plejer paa denne Tid af Aaret. Tilførslerne af Korn, Hør etc. til de russiske Østersøhavne lader vente længe paa sig, og Trælaster bliver nu knappere Uge for Uge.

Det østlige Marked er pludseligt bleven meget stille og viser en flovere Tendens. Sidst betalte Rater pr. November er 13/6 Bombay to udsøgte Havne, 14/6 Kurrachee én Havn, 21/3 Calcutta/Dundee. Rispladserne tager ingen Tonnage.

Sortehavet og Azoff viser ingen særlig Forandring. Der fragtes ikke efter nogen særlig stor Skala, og navnlig har det sine Vanskeligheder at placere store Dampere. Fra Odessa, hvor der stadig er Tørn, betales 9/6 à 9/9 til L. H. A. R. pr. November, 6 d. ekstra Hamburg, og lignende Rater kan faas fra Sulina. Der sluttedes til 13/ fra Odessa til Sydsverrig pr. November. Fra Azoff er Raterne lidt lavere end for en Uge siden, idet 11/6 à 11/9 N. C. nu er det højst opnaaelige, 6 d. ekstra Hamburg. Taganrog/Bergen (4,000 Tons) sluttedes til 12/ pr. prompt. For Erts fra Poti betinges 12/6 til Middlesbro eller Rotterdam.

Middelhavet har fragtet livligt i den forløbne Uge, men Raterne er lavere som en Følge af den rigelige Tonnagemængde, der kom i Markedet. For Erts betales 10/ Ergasteria/Antwerpen, 7/6 Almeria/Glasgow, 8/ à 8/6 Carthageria/Maryport, 9/9 Huelva/Rendsborg, 11/3 Charleston eller Savannah, alt med „free despatch“. Der noteres 14/ for Esparto fra Aguilas til Tynen og 7/6 for Fosfat Bona/Rotterdam. Fra Alexandria sluttetes meget lidt; der noteres nominelt 10/ til direkte Havn U. K., medens der for Sukker til Forenede Stater er betalt 12/ pr. November. Bilbao er lavere som følger: 4/4¹/₂ Swansea, 5/ Middlesbro, 5/1¹/₂ Stockton, 5/3 Barrow, 5/1¹/₂ Rotterdam.

Nordamerika er igen lavere end forrige Uge, idet Befragterne fuldt ud véd at benytte sig af den Chance, de har til at sikre sig billig Tonnage i de mange Baade, som skal ud med Kul. Desuden lader det til, at Majs-høsten er yderligere forsinket og at der ikke kan ventes store Afskibninger paa denne Side Nytaar. For Korn fra nordlig Havn betales 1/3 à 1/4¹/₂ pr. November, 1/6 December, 1/7¹/₂ Januar/Februar. Fra Golfhavn er sluttet til 2/ Hull eller Rotterdam pr. December. Tømmer-

fragterne fra Golfen er tarvelige paa Basis af 77/6 én Havn, 85/ tre Lossehavne U. K. eller Kont. Sidst nævnte Rate er ogsaa betalt Pensacola/Genua. Paa Netto Charter noteres 9/ à 9/6 til U. K. eller Kont., og til to danske Havne er betalt 10/6 pr. November. De kanadiske Træpladser viser ikke meget Liv, sidst betalte Rater er 30/ à 32/6 fra St. John, 42/6 fra Miramichi pr. November til Englands Vestkyst. Raterne for Dampere i Maanedsfragt er lavere og der noteres nu kun 2/10¹/₂ à 3/3 pr. Ton Dødvægt.

La Plata Markedet er fast, og Tendensen er nærmest opadgaaende paa Grund af lovende Høstdsigter. Fra Buenos Ayres kan faas 14/ til U. K. eller Kont. pr. November, og fra St. Lorenzo Grænsen 16/6 Novbr., 17/6 à 18/3 Januar/Februar. For Colastine Lastning betales 1/ mere.

Østersømarkedet frembyder ikke meget af Interesse; Ladninger er knappe fra alle Havne og Raterne saa lave, at de kun i heldigste Tilfælde kan give lidt Fortjeneste. Enkelte af de nordligste Pladser i Botten er allerede gaaede i Vinterhi og har ophørt med Eksporten for i Aar. Fra Botten noteres iøvrigt Hfl. 12 D/B. Syd-finland/Rotterdam, Frs. 29 for Brædder Skutskær/Ghent, Frs. 29/30 Mem/Antwerpen, Frs. 32/33 Hudiksvall og Hernøsand/Ostende, 23/6 D/B. Kronstadt/Grangemouth. Der er sluttet til 26/ D/B. Kronstadt/London og til 30/ for Props Jacobstad/Port Talbot, prompt. St. Petersburg er meget flov, og Afskibningerne vil snart ophøre. Den sidst betalte Rate er 1/2¹/₄ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Fra Reval findes Smaapartier Korn til 1/1¹/₂ og Libau slutter fremdeles mange Baade til 10¹/₂ d. Havrebasis London, Rotterdam, 1/ Antwerpen, Bremen, Hamburg. Riga Markedet er meget slet; Hør og Korn-tilførslerne er rent forsvindende, hvilket har bragt Fragterne til at falde yderligere. Der noteres 7/ pr. Load Sleepers til Southampton eller Avonmouth, Hfl. 13¹/₂ pr. Tylt Kappbjælker til Holland, Frs. 25 D/B. Antwerpen eller Dunkirk, Frs. 27¹/₂ Rouen. Königsberg betaler uforandret 1/3 Hvedebasis til Rotterdam eller London, 1/4¹/₂ Antwerpen. For Smaadampere kan faas Rm. 6¹/₂ à 7 pr. Ton Rug til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 8/9 til Finland.

Kulfragterne er gennemgaaende lavere, da Tilbudet af Tonnage stadig er stort. Kun til enkelte franske Pladser betales der højere Fragter, saaledes til Rouen fra Tynen 5/10¹/₂ à 6/, og er der fra Tynen endvidere sluttet til 4/9 Stockholm, 5/ Reval, 5/ Riga, 4/3 Pillau, 4/7¹/₂ Swinemünde, 5/1¹/₂ Stettin, 5/9 Barcelona, 5/6 Marseille, 6/ Carthageria, 2/4/6 Genua, 6/ Venedig. Fra Firth of Forth betales 5/ Kronstadt, 5/ Reval, 5/ Riga, 5/6 Pillau, 5/3 Kiel, 6/ dansk 14 Fods Havn, 4/9 à 5/3 Aarhus, 5/ Bergen. Fra Cardiff, Swansea eller Newport blev sluttet til 5/6 Dieppe, 6/3 Rouen, 5 Lissabon, 5/9 Gibraltar, 7/ Barcelona, 6/6 Genua, 5/ Neapel, 6/3 Venedig, 5/3 Alexandria, 9/6 River Plate, 5/9 à 6 Kjøbenhavn.

Ugens Havarier.

Azira, Skonnertbrig af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Harburg til Southampton indløbet meget læk til Delfzyl.

Balthasar, svensk Dpsk., har paa Rejsen fra Grangemouth til Kalmar med Kul været paa Grund paa Middellgrunden. Flot med Assistance og fortsat Rejsen efter Undersøgelse.

Elise Bay, Skonnert af Thure, er paa Rejsen fra Umeå til Tarminden, Belgien, med Tjære indkommet læk til Helsingør, hvor den repareres.

Platezza, Trawldpsk. af Hamburg, kom d. 21. ds. paa Grund paa Læsøs Nordside. Svitzers assisterer.

Blekinge, Dpsk., er paa Rejsen fra Aarhus til Stockholm kommen i Brand og blev i Nærheden af Oscarshavn forladt af Besætningen, der sammen med Passagererne landstattes i Kalmar af en Jagt.

Ellekilde, Jagtgalease af Odense, der kom paa Grund udfor Vingå, har i det stormfulde Vejr lidt saa megen Skade, at den maa anses for Vrag.

* Weeser, Fiskedpsk. af Bremerhafen, er d. 24. ds. strandet i Tykning ud for Nørre Vorupør. Besætningen, 11 Mand, reddedes i Land ved Hjælp af Raketapparatet.

Dollar, 3-mastet Skonnert af Kjøbenhavn, har, paa Rejsen fra Thisted i Ballast til Hartlepool, lidt udenfor den engelske Kyst været i Kollision med en Fiskedamper, som ikke havde Redskab i Vandet. Dollars Skade er ubetydelig, Fiskedamperens ubekendt, da den efter Kollisionen holdt sig i Afstand uden enten at byde eller forlange Assistance.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensens, ankom til Antwerpen 24. Oktbr. — Alabama, Gøtsche, afgik fra Christianssand til New Orleans 20. Oktbr. — Alexandria, Thomsen, ankom her 23. Oktober — Algarve, Borries, afgik herfra 25. Oktbr. til Cartagena. — Anglo Dane, Wiberg, ankom hertil fra Hull 27. Oktober. — A. N. Hansen, Paaske, afgaar forv. 30. Oktbr. fra St. Petersborg til Antwerpen. — Antwerpen, Andresen, ankom her 27. Oktbr. fra Boston. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 23. Oktbr. til New York. — Arno, Strubberg, ank. til St. Petersborg 27. Oktbr. — Axelhuus, Skov, ankom til Trondhjem 27. Oktbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Almeria 25. Oktbr. fra Åbo. — Beira, Lunge, afgik herfra 25. Oktbr. til St. Petersborg — Botnia, Bay, afgaar forv. 28. Oktbr. herfra til Reval. — Chr. Broberger, Nielsen, ankom til St. Petersborg 25. Oktober. — Christian IX., Kolster, ankom her fra London 28. Oktober. — Christiansund, Rørbye, afgaar forventelig 28. Oktbr. herfra til Stettin. — Dagmar, Mortensen, afg. fra Neapel 27. Oktober til Licata. — Douro, Mortensen, afgaar forv. 28. Oktbr. fra Oporto til Lissabou. — Ella, Johnsen, ank. til Hamburg 27. Oktbr. — Eos, Harder, ankom til Libau 27. Oktbr. — Florida, Koch, afgik fra Cardiff 27. Oktbr. til New York og Boston. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 27. Oktbr. — Garonne, Kromann, ankom til La Rochelle 25. Oktober fra Trangsund. — Georgios I, Schibbye, afgik fra Christiania 15. Oktbr. til Boston. — Hekla, Wulff, afgaar forv. herfra til New York 29. Oktbr. — Hengest, Simonsen, pass. Brunsbüttel 27. Oktbr. fra Libau til London. — Hjelm, Hansen, ank. her 26. Oktbr. fra Vestervik. — Island, Holst, afgik herfra 15. Oktbr., ankommer forv. til New York 31. Oktbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. fra Dartmouth til Cette 23. Oktbr. — Jolantha, Christiansen, afg. herfra til Riga 25. Oktbr. — Jyden, Glösen, afgaar forv. herfra til Riga 28. Oktbr. — Kasan, Hansen, afg. fra La Rochelle 28. Oktbr. hertil. — Kentucky, Thidemann, ankom til Christiania 27. Oktbr. — Kiew, Jacobsen, ank. her fra Königsberg 27. Oktbr. — Kursk, Møller, ankom til Hull 27. Oktbr. — Leopold II, Meier, afg. fra Riga 25. Oktbr. til Grimsby. — Loire, Rabe, ankom til St. Petersborg 27. Oktbr. — Louise, Rasmussen, ankom til Pillau 27. Oktober. — Louisiana, Lissner, ank. til St. Petersborg 24. Oktbr. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom her fra Stettin 27. Oktbr. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 27. Oktbr. — Morsø, Frisenette, afgik herfra til St. Petersborg 25. Oktbr. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik 27. Oktbr. fra Dartmouth hertil. — Nordjylland, Krag, afg. fra Riga til Antwerpen 26. Oktbr. — Norge, Gundel, afg. fra New York 18. Oktbr. hertil. — O. B. Suhr, Jonsen, afgik fra Antwerpen 22. Oktbr. direkte til St. Petersborg. — Omsk, Müller, afgik fra Dunkirk 28. Oktbr. hertil. — Oscar II, Skjødt, afgaar forv. 29. Oktbr. fra New York hertil. — Perm, Christensen, ankom til London 27. Oktbr. — Pregel, Olsen, ankom til St. Petersborg 24. Oktbr. — Rita, Meldahl, ankom til Antwerpen 25. Oktbr. — Seine, Staal, afgaar forv. fra Borgå 28. Oktbr. til La Rochelle. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 23. Oktbr. hertil. —

Thyra, Fischer, afgik herfra til Hull 27. Oktbr. — Tiber, Bech, afg. forv. 28. Oktbr. fra Malaga til Cadiz. — Tyr, Jørgensen, ankom her 26. Oktbr. fra Stettin. — Valdemar, Koføed, ank. til London 23. Oktbr. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Valencia 27. Oktbr. — Viking, Rasmussen, ankom her fra St. Petersborg 27. Oktbr. — Xenia, Kruse, afg. fra New York hertil 28. Oktbr. — Yrsa, Gommesen, afgik fra Norkøping 27. Oktbr. — Riberhus, Iversen, afgik herfra til Vestnorge 24. Oktbr. — Alekto ank. til Lübeck 28. Oktbr. — Wally, ankom til Danzig 28. Oktbr. — Ringfond ankom til Antwerpen 25. Oktbr. — Essex afg. fra Hull 26. Oktbr. hertil. — Nanna afg. fra Antwerpen 26. Oktbr. til Aarhus. — Mercur afgik fra Bilbao til Genua 23. Oktbr. — Forsete ank. til Stockholm 26. Oktober. — Habil afgik fra Manchester 26. Oktbr. til Liverpool. — Erik afg. herfra til Stettin 27. Oktbr. — Themis ankom her 26. Oktbr. fra Rotterdam. — Annie ankom til Bergen 25. Oktbr. — Skjold ank. her 26. Oktbr. fra Stettin.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Sunderland 18. Oktbr., ank. til Kronstadt 24. Oktbr. — Frode, Tofte, afg. fra Neder Calix 8. Oktbr., ank. til Dunkerque 18. Oktbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Zaandam 28. Oktbr., bestemt til Wearmouth. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 23. Oktbr., best. til Trangsund. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kbhvn. 13. Oktbr., ankom til Frederikshavn 17. Oktbr. — Knud II, Schancke, afgik fra Flensborg 22. Oktbr., ankom til Riga 25. Oktbr. — Skjold, Schmidt, afg. fra New-castle 14. Oktbr., ank. til Libau 18. Oktbr. — Danmark, Kraemer, ank. til Ghent 24. Oktbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Cardiff 25. Oktbr., best. til Alexandria. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., ankom til Pillau 23. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Riga 11. Oktbr., ankom til Dunkerque 18. Oktbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 25. Oktbr., best. til Alexandria. — Svend II, Risø, afg. fra Riga 21. Oktbr., best. til Rouen.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Kronstadt 15. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Rotterdam 24. Oktbr., best. til Burntisland. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Kronstadt 15. Oktbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Burntisland 22. Oktbr., best. til Kronstadt. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Oktbr., best. til London. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Kronstadt 23. Oktbr., best. til Rotterdam.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Dordrecht 27. Oktbr. — Kamma, Løffler, afgik fra Sunderland 24. Oktbr. — Helga, Lagesen, afgik fra Sundsvall 25. Oktbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Bollsta 28. Oktbr. — Elna, Møller, afgik fra Havre 28. Oktbr. — Therese, Pedersen, ank. til Sundsvall 25. Oktbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Livorno 26. Oktbr. — Dana, Nielsen, afg. fra Newcastle 23. Oktbr., best. til Lissabon. — Væring, Krohn, ankom til Antwerpen 24. Oktbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Zea 25. Oktbr., best. til Gibraltar f. O. — Niobe, Schmidt, ankom til Rouen 21. Oktbr. — Nancy, Nielsen, afg. fra Middlesbro 25. Oktbr., ankom til Esbjerg 27. Oktbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Kotka 28. Oktbr. — Nordsøen, Gram, pass. Frederikshavn 28. Oktbr., best. til Trouville. — Nexos, Sørensen, afgik fra Frederikstad 29. Oktbr., bestemt til Sancta Cruz de Teneriffe. — Nora, Jørgensen, pass. Frederikshavn 26. Oktbr., best. til Morlaix. — Neptun, Winther, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., ank. til Rökkala 26. Oktbr. — Nerma, Nielsen, afg. fra St. Petersborg 24. Oktbr., bestemt til Kbhvn. — Alfa, Meinertz, afgik fra Esbjerg 26. Oktbr., ankom til Methil 28. Oktbr.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Treguier 24. Oktbr., afg. fra Rouen 27. Oktbr., best. til Kalmar. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Windau 25. Oktbr., best. til West Hartlepool.

Jylland. Karen, Degn, ank. 25. Oktbr. til Reval — Ingrid, Meinertz, afgik 26. Oktbr. fra Honfleur til Grangemouth.

Nordøen. Wineland, Degn, afg. fra Antwerpen 27. Oktbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Blyth 15. Oktbr., best. til Marseille. — Holland, Lund, afgik fra Råfse 21. Oktbr. — England, Andresen, afgik fra Kbhvn. 24. Oktbr. — Rusland, Møller, afgik fra Middlesbrough 27. Oktober. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Ghent 24. Oktbr.

Urania. Ekliptika, Callesen, afgik fra Novorossisk 22. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Burntisland 24. Oktbr., ank. til Kbhvn. 27. Oktbr. — Fyen, Hansen, ank. til Kbhvn. 21. Oktbr. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Boness 25. Oktbr., best. til Kbhvn. — Russia, Hansen, afg. fra Kbhvn. 24. Oktbr., ankom til Riga 27. Oktbr. — Carl Hecksher, Starck, afg. fra Gefte 23. Oktbr., ankom til Hudiksvall 24. Oktbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Kbhvn. 22. Oktbr., ank. til Riga 24. Oktbr.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Grangemouth 27. Oktbr. best. til Kbhvn. — Caledonia, Fisker, afgik fra Riga 26. Oktbr., best. til Dordrecht.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Newcastle 25. Oktbr., ank. om til Hamburg 27. Oktbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afg. f. Åbo 26. Oktbr. til Havre. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Funchal 26. Oktbr., bestemt til River Plate. — Flynderborg, v. Deurs, ank. om til West Hartlepool 15. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Wartsala 28. Oktbr., best. til Åbo. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Vejle 25. Oktbr. — Jomsborg, Kühl, afg. fra West Hartlepool 28. Oktbr. til Kbhvn. — Rosenborg, Schultz, ank. om til Methil 27. Oktbr. — Skanderborg, Jensen, ank. om til Frederikshavn 28. Oktober. — Søborg, Fischer, ank. til Genua 22. Oktbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Cardiff 23. Oktbr., best. til Neapel. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra San Lucar 24. Oktbr., bestemt til Glasgow.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Dieppedalle 22. Oktbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kronstadt 28. Oktbr. best. til Gustafsberg. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Pera 14. Oktober, best. til Christiania. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra San Lucas 23. Oktbr., best. til Androssan. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Constantza 13. Oktbr., best. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afg. fra Pera 17. Oktbr., best. til Aarhus. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Reval 25. Oktbr., best. til Rotterdam.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. om til Blyth 27. Oktbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Newport 25. Oktbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ank. om til Burntisland 27. Oktbr. — Sjælland, Sonnichsen, afg. fra Leith 25. Oktbr., best. til Swinemünde. — Agnete, Jensen, ank. om til Grangemouth 26. Oktbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Methil 22. Oktbr. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 25. Oktbr., best. til Grangemouth. — Ajax, Brorson, ank. om til Kiel 25. Oktbr. — Bornholm, Petersen, ank. om til Grangemouth 26. Oktbr. — Nauta, Madsen, ank. til Fiume 11. Oktbr. — Rønne, Hintze, afg. fra Burntisland 14. Oktbr., best. til Island.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, afgik fra Boness 23. Oktober, best. til Libau. — Ansgar, Reese, afgik fra Grangemouth 25. Oktbr., best. til Riga. — I. N. Madvig, Olsen, ank. om til Kronstadt 17. Oktbr. — Hamlet, Sommer, ank. om til Kronstadt 15. Oktbr. — Helge, Matthiessen, ank. om til Kronstadt 21. Oktbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Gøteborg 26. Oktbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, pass. Suez 5. Oktbr. — Prins Valdemar, Berg, ank. om til Hankow 14. Oktober.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. 22. Oktbr. paa Methil Red. — Enigheden, Svane, ank. 22. Oktbr. til Skeletå. — Energi, Nielsen, ank. om 27. Oktober til Flensborg.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afgik fra Methil 26. Oktbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Swansea 24. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Kbhvn. 26. Oktbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Grangemouth 26. Oktbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 18. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. om til Rotterdam 23. Oktbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. om til Burntisland 22. Oktbr. — Peter Willemoes, Pii, ank. om til Dordrecht 28. Oktbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Libau 25. Oktbr., best. til Antwerpen. — London, Bom, ank. om til Rotterdam 23. Oktbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Jacobstad 22. Oktbr., best. til Ghent.

Myren. Anna, Moyell, afg. fra Kjøbenhavn 28. Oktbr., best. til Newcastle. — Clara, Jensen, ank. til Burntisland 27. Oktbr. — Kai, Thomsen, ank. til Grangemouth 23. Oktbr.

Ægir. Erik, Steen, ank. om til Kjøbenhavn 25. Oktbr. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Rotterdam 28. Oktober, best. til Methil.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Kbhvn. 29. Oktbr., best. til Leith. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Liverpool 22. Oktbr., best. til Las Palmas via Lissabon.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Hans, Jensen, ank. om til East London 22. Oktbr. fra Rio Janeiro. — Emilie, Thomsen, prajet 5. Oktbr. paa 8° N. 25° W. fra Macassar til Amsterdam. — Lenita, Clausen, sejlet fra Padang 25. Oktbr. til New York.

— Anna Agnete, Mathiasen ank. om til East London 23. Oktbr. fra Antwerpen. — Sophie, Svarrer, ank. om til East London 24. Septbr. fra Capetown. — Rosa, Brinck, sejlet fra London 24. Oktbr. til Cardiff.

Fans. Sønderho. Anna, Hansen, ank. til Attu 21. Oktbr. fra Lybeck. — Georg Schwalbe, Pedersen, ank. 24. Oktbr. til Amsterdam fra Hartlepool. — Elisabetha, Fischer, ank. 23. Oktbr. til Cadix fra Gibraltar. — Martha, Nissen, afgik 29. Septbr. fra Tojhokas til Valparaiso.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Swinemünde 20. Oktbr. — Hermod, Grønwald, ank. til Windau 21. Oktbr. — Nestved, Larsen, ank. om til Swinemünde 21. Oktbr. — John Hintze, Jensen, ank. om til Neufahrwasser 23. Oktbr. — Ane Catarine, Møller, ank. om til Karrebæksminde 23. Oktbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. om til Limhamn 24. Oktbr. — Klara Marie, Koføed, ank. om til Kjøbenhavn 24. Oktbr. — Hans Peter, Westh, ank. om til Kjøbenhavn 25. Oktbr. — Freja, Beck, ank. om til Neufahrwasser 26. Oktbr. — Gudmund, Borbye, ank. til Norköping 27. Oktbr.

Svendborg. Guldborg, Rasmussen, ank. til Dieppe 20. Oktbr. — Ane, Rasmussen, ank. til St. Petersborg 20. Oktbr. — Garibaldi, Olsen, ank. til Warkworth 20. Oktbr. — Vera, Jensen, ank. til Kjøbenhavns Red 21. Oktbr. — Activ, Mauritzen, ank. om til Kjøbenhavns Red 21. Oktbr. — Haabet, Andreasen, ank. om til Sundswall 22. Oktbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Charlestown 22. Oktbr. — Lyø, Jensen, ank. til Antwerpen 22. Oktbr. — Venus, Poulsen, ank. om til Drøbak 23. Oktbr. — Boline Marie, Hansen, ank. om til Libau 22. Oktbr. — Saga, Clausen, ank. til Moss 24. Oktbr. — Skjold, Larsen, ank. til Kings Lynn 23. Oktbr. — Freyr, Jensen, ank. til Königsberg 24. Oktbr. — Phønix, Hansen, ank. til Kjøge 24. Oktbr. — Newsky, Nielsen, ank. om til Leith 24. Oktbr. — Belona, Larsen, ank. til Langesund 24. Oktbr. — Nanna, Baagøe, ank. til Stockholm 24. Oktbr. — Niels, Hansen, ank. til Kalmar 24. Oktbr. — Lilly, Rasmussen, ank. til Christiania 24. Oktbr. — Kirstine, Sørensen, ank. til Flensborg 24. Oktbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til St. Petersborg 25. Oktbr. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Christianssand 26. Oktbr. — Rossing, Larsen, ank. til Wemyss 26. Oktbr. — Psyche, Nielsen, ank. om til Sønderborg 26. Oktbr. — Hertha, Brandt, ank. til Christiania 26. Oktbr. — Frits Emil, Rasmussen, ank. om til Kotka 26. Oktbr. — Roska, Petersen, ank. til Uleåborg 25. Oktbr. — Odin, Andersen, ank. til Guernsey 25. Oktbr. — Standard, Rasmussen, ank. til Fowershamm 27. Oktbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Aarhus 26. Oktbr. — Clythia, Eriksen, ank. om til Rudkjøbing 26. Oktbr. — Iris, Hansen, ank. til Kjøbenhavns Red 27. Oktbr. — Solon, Jensen, ank. til Dieppe 26. Oktbr.

Ærø. Olga, Jørgensen, ank. om 20. Oktbr. til St. Valery. — Mette, Andersen, ank. 20. Oktbr. til Wemyss. — Alfa, Rasmussen, sejlferdig 15. Oktbr. i Henni, bestemt til Sanct Brieux. — Hebe, Clausen, sejlferdig 18. Oktbr. i Riga, bestemt til Holbæk. — Gabrielle, Henriksen, ank. 20. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Christensen, ank. om 20. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Henry, Bager, afg. 10. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Svrigg. — Norma, Albertsen, ank. om 22. Oktbr. til Sundsvall. — Immanuel, Schmidt, ank. om 21. Oktbr. til Dysart. — Caroline Kock, Hansen, ank. om 22. Oktbr. til Brest. — Kvik, Andersen, ank. om 22. Oktbr. til Ystad. — Niels Juel, Nielsen, ank. om 22. Oktbr. til Falmouth f. O. fra Laguna di Carmen. — Kirstine, Kromann, ank. 20. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Theodor, Andersen, ank. om 22. Oktober til Kjøbenhavn. — Marie, Kromann, ank. om 21. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Paket, Friis, afgik 22. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Hans, Hansen, ank. om 21. Oktbr. til Kjøbenhavn. — De 8 Søkende, Boye, ank. 22. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Hildur, Andersen, ank. 24. Oktbr. til Gøteborg. — Agent Petersen, Frederiksen afgik 23. Oktbr. fra Gøteborg til Rosesue. — Norden, Rasmussen, ank. om 24. Oktbr. til Warkworth. — Alfa, Rasmussen, ank. 24. Oktbr. paa Kjøbenhavns Red. — Ceres, Bager, ank. om 25. Oktbr. til Boness. — Laurits, Folmer, ank. om 25. Oktbr. til Pillau. — Concordia, Madsen, ank. om 25. Oktbr. til Skjelsør. — Dannebrog, Harris, afgik 22. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Svendborg. — Alf, Rasmussen, sejlferdig 19. Oktbr. i Charles-town, bestemt til Gøteborg. — Caroline, Albertsen, ank. om 22. Oktober til Kjøbenhavn. — Skirner, Rasmussen, ank. 26. Oktbr. til London. — Gloria, Fabricius, ank. 27. Oktbr. til Riga. — Elise Dyreborg, Nielsen, ank. om 26. Oktbr. til Flensborg. — Ellen, Hansen, ank. 25. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Cathrine, Christensen, ank. om 25. Oktbr. til Kjøbenhavn. — C. C. Hornung, Nielsen, ank. om 27. Oktbr. til Rudkjøbing. — Dronning Louise, Christensen, ank. om 26. Oktbr. paa Leiths Red. — H. H. Petersen, Hansen, ank. om 27. Oktbr. til Bandholm. — Skjold, Nielsen, var 25. Oktbr. til Ankers ved Raagø, paa Rejse fra Bandholm til Christiania.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Jyllands Ø.-Kyst. Horsens-Fjord. Den 16de November 1902 tændes ved Indløbet til Horsens-Fjord følgende tre Par Ledefyr:

1. Paa Hjarnø V.-Side to hvide, faste Fyr. Bagfyret ligger paa 55° 49' N. Br. 10° 3' Ø. Lgd. Flammens Højde: 56 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyret vises fra en rød, 49 Fod høj Baake. Forfyret ligger 1,150 Alen S. 20° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 15 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 16 Fod højt, toetages Hus. Fyrene lyse kraftigt over en Vinkel af 4° paa hver Side af Fyrlinien. Spejllapparat af 5te Orden. Lysævnen: 16 Kml.
 2. Paa Haldrup Mark, paa Fjordens N.-Side, to røde, faste Fyr. Bagfyret ligger paa 55° 53' N. Br. 9° 58' Ø. Lgd. Flammens Højde: 51 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 20 Fod højt, toetages Hus. Forfyret ligger 950 Alen S. 39½° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 16 Fod. Synsvidden: 9 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 16 Fod højt, toetages Hus. Fyrene lyse kraftigt over en Vinkel af 4° paa hver Side af Fyrlinien. Spejllapparat af 5te Orden. Lysævnen: 12 Kml.
 3. Paa Sejt Mark, paa Fjordens S.-Side, to grønne, faste Fyr. Bagfyret ligger paa 55° 49' N. Br. 9° 57' Ø. Lgd. Flammens Højde: 33 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 16 Fod højt, toetages Hus. Forfyret ligger 650 Alen N. 43½° Ø. fra Bagfyret. Flammens Højde: 10 Fod. Synsvidden: 8 Kml. Fyret vises fra et hvidt, 10 Fod højt Hus. Fyrene lyse kraftigt over en Vinkel af 10° paa hver Side af Fyrlinien. Spejllapparat af 6te Orden. Lysævnen: 8 Kml. Fyrene brænde hele Aaret fra ½ Time efter Solnedgang til ½ Time før Solopgang.
- I den anførte Orden lede de tre Fyrlinier i Indløbet til Horsens-Fjord, indtil de to røde, faste Ledefyr ved Horsens Havn komme overet.
- Det bemærkes, at man ved Benyttelsen af Fyrlinierne, kommende fra Seen, skal passere Horsens Havn røde Fyrlinie en Gang før man skal benytte den.
- Samsø NØ.-Kyst. Besser Rev. Havnehage.** Baaken paa Havnehage er atter rejst.
- Østersøen. Stevns Ø.** Vraggodset 2 Kml. Ø. t. S. ½ S. fra Stevns Fyrtaarn er borttaget.
- Island. Faxø-Bugt. Reykjavik.** Paa Reykjavik Red ere Masterne udtagne af den 5½ Kbl. N. 37° Ø. fra Skolevarden sunkne Kulhulk. Vraget er afmærket med en Stage med Flag. Dybden over Vraget er 18 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- Sverrig. Sundet. Helsingborg.** Tæt N. for Helsingborg opføres to trekantede Baaker med rund Skive paa Toppen. Fra hver Baake skal vises et rødt Fyr. Overet i N. 51° Ø. angive de Retningen af et Telegraf-Kabel til Sjælland. 56° 3' 44" N. Br. 12° 41' 4" Ø. Lgd.
- Ronneby.** En Stage med Kryds er udsat ved en 15 Fods Grund midt i Farvandet mellem Grunden Eskelen og Ekö Lodsplads. 56° 8' 15" N. Br. 15° 13' 45" Ø. Lgd.
- Kalmarsund. Trädgårdsgrundet.** Lystønden, der til Forsøg er udlagt ved Trädgårdsgrundet, er indtil videre slukket.
- Gefle.** Dybden i Løbet i Mellanskansrännan og over Gefle indre Fjord til Gefleån er nu 15½ Fod, ved laveste Vandstand.
- Tyskland.** I Tyskland er Vinterafmærkningen begyndt.
- Frisches Haff. Königsberg.** I Königsberg Kanal er Dybden overalt mindst 20,7 Fod.
- Adler-Grund.** En Muddermaskine er sunken i 13 Fv. Vand 7 Kml. SØ. for Fyrskibet „Adler-Grund“. Vraget er afmærket med en Beje. 54° 45' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.
- Greifswalder Oie NV.** En 16½ Fods Pulle er funden 2,7 Kml. N. 64° V. fra Greifswalder Oie Fyr. 54° 16' N. Br. 13° 51' Ø. Lgd.
- Femern. Westermarkelsdorf.** Westermarkelsdorf Fyr er forhøjet til 52 Fod.

Kattegat og Skagerrak.

- Vrag i Skagerrak.** Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Kutter „Rose“ kæntrret 21 Kml. SØ. for Jomfruland.
- Norge. Fevig.** Den 1ste November 1902 tændes Fevig Fyrlampe, der viser Fyr med Formærkelser. Lyset er grønt fra N. 43° Ø. gennem Ø. til S. 49° Ø., fri S. om Hjelmten, rødt derfra til S. 37° Ø., fri Ø. om Larshaus. Flammens

Højde: 30 Fod. Brændetid: Hele Aaret. Hvidt Fyrhus. 58° 22' 5" N. Br. 8° 40' 30" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- Norge.** Den 1. Novbr. 1902 tændes følgende ny Fyrlampe: Feddefjord, viser hvidt Fyr med Formærkelser fra S. 56° V., netop fri S. om Avaren, gennem S. og Ø. til N. 44° Ø. Flammens Højde: 25 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid Hele Aaret. 58° 15' 15" N. Br. 6° 49' 25" Ø. Lgd.
- Vennesund, viser rødt, fast Fyr fra S. 20° Ø. gennem Ø. og N. til N. 8° V., fri Ø. om Kvaløskjærene. Flammens Højde: 10 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 65° 13' 10" N. Br. 12° 3' 0" Ø. Lgd.
- Kleivholmen, Stifjorden, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er rødt fra S. 21° Ø. gennem S. til S. 2° V., fri V. om Stokvaaggrunden, hvidt derfra gennem V. og N. til N. 6° Ø., fri V. om Alderen. Flammens Højde: 26 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 66° 21' 0" N. Br. 13° 0' 0" Ø. Lgd.
- Sandverken, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 20° V., fri Ø. om Seingsholmen, til S. 9° V., fri V. om Lamandskjær, rødt derfra gennem S. til S. 49° Ø., fri Ø. om Skaftskallen, hvidt derfra til N. 11° Ø., fri Ø. om Rose. Flammens Højde: 14 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 66° 39' 10" N. Br. 13° 8' 0" Ø. Lgd.
- Sandsundvær, paa Skarholmen, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra S. 67° Ø. til S. 60° Ø., fri N. om Kompalen, grønt derfra til S. 14° Ø., fri V. om Syvertsgunden, hvidt derfra gennem S. til S. 9° V., fri Ø. om Skjærsmandsbøen, rødt derfra til S. 21° V., fri V. om Skjærsmandsbøen, hvidt derfra til S. 44° V., fri S. om Faldene, grønt derfra til S. 75° V., fri N. om Faldene og Lundbøen, hvidt derfra til S. 80° V., fri S. om Slopøtaren, rødt derfra gennem V. til N. 6° V., fri V. om Fiskfestaren. Flammens Højde: 56 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de Oktober—31te Marts. 66° 7' 10" N. Br. 11° 58' 20" Ø. Lgd.
- Kjerringø, viser Fyr med Formærkelser. Lyset er hvidt fra N. 48° Ø., fri N. om Kjøe, til N. 40° Ø., fri Ø. om Heløskjær, rødt derfra gennem N. og V. til S. 81° V., fri S. om Fjærkvitingerne med udenfor liggende Grunde, hvidt derfra til S. 70° V., fri N. om Storbøen; i denne Vinkel skjules Fyret delvis af mellemliggende Land. Flammens Højde: 17 Fod. Hvidt Fyrhus. Brændetid: 15de August—30te April. 67° 30' 25" N. Br. 14° 47' 50" Ø. Lgd.
- Den 1ste November 1902 forandres følgende Fyrlampe saaledes:
- Herøund. Lysvinklen er udvidet med rødt Lys fra den nuværende Lysgrænse S. 4° Ø. gennem S. til S. 42° V., fri V. om Anden og de V. for den liggende Grunde, hvidt derfra til S. 45° V., fri Ø. om Skarvskjær og Omnø, iøvrigt uforandret.
- Høfsvaag. Den røde Lysvinkel mod Dønna er udvidet mod S. til S. 65° V., midt i Gleinsvaag, iøvrigt uforandret.
- Stensholmen. Lysvinklen er udvidet med hvidt Lys fra N. 73° Ø., netop fri S. om Gurigrund, til N. 76° Ø., fri N. om Mikkel og Gjestholmen, grønt derfra gennem Ø. til S. 89° Ø., iøvrigt uforandret.
- Hæsholmerne lyser med rødt Lys fra N. 39° Ø., fri Ø. om Hella, til N. 73° Ø., fri S. om Kjeldskær, hvidt derfra til N. 76° Ø., fri N. om Reinbøen og klos i N.-Kant af Bjørnø, grønt derfra gennem Ø. til S. 7° Ø., fri Ø. om Ramsbøen, iøvrigt uforandret.
- Store Lyngøen, Gjesvær, viser grønt Lys fra S. 57° Ø., fri V. om Aføsningen, til S. 83° Ø., iøvrigt uforandret.
- Tyskland. Elben. Oste.** Ved Oste Munding er tændt to Fyr med Formærkelser, Lys 6s., Mørke 2s., der holdte overet lede i Oste Farvand. Flammens Højde: 38 og 21 Fod. Afstanden mellem Fyrene 400 Alen. Fyrene vises fra Baaker, der staa paa 53° 50' 18" N. Br. 9° 0' 23" Ø. Lgd. og 53° 50' 23" N. Br. 9° 0' 12" Ø. Lgd.
- Neumühlen.** Everten „Diana“ er sunken ud for Neumühlen. Saasnat Vraget findes, vil det blive afmærket paa sædvanlig Maade.
- Jade. Heppenser Farvand.** I Heppenser Farvand er Afmærkningen inddragen for Vinteren.
- Holland. Zuiderzee. Enkhuizerzand og Schockland V.** Den rød og sort vandret stribede Kugletønde med Kors, 't Zand, ligger paa 52° 41' 10" N. Br. 5° 30' 56" Ø. Lgd.
- Spidstønde Nr. 3 med Ballon paa Enkhuizerzand Ø.-ligste Pynt ligger paa 52° 39' 46" N. Br. 5° 29' 21" Ø. Lgd.
- Spidstønde Nr. 4 med Ballon paa Enkhuizerzand S.-ligste Pynt ligger paa 52° 37' 53" N. Br. 5° 23' 1" Ø. Lgd.
- Ved V.-Siden af Schockland staa 5 Stager med afkortet Kegle paa 52° 38' 49" N. Br. 5° 46' 25" Ø. Lgd., 52° 38' 43" N. Br. 5° 46' 24" Ø. Lgd., 52° 38' 34" N. Br. 5° 46' 21" Ø. Lgd., 52° 38' 20" N. Br. 5° 46' 19" Ø. Lgd., 52° 38' 15" N. Br. 5° 46' 18" Ø. Lgd.
- Zeegat van Goeree. Beningen.** I Beningen er Spidstønde Nr. 2 flyttet og ligger i 10 Fod Vand. 51° 47' 10" N. Br. 4° 13' 39" Ø. Lgd.
- England. Yarmouth.** Ved Yarmouth gives nu følgende Signaler: Et blaåt Flag under Gaffen paa Masten paa S.-

Pieren betyder, at der findes en Hindring, som gør det farligt for et Skib at staa til Søs. Om Natten gives samme Oplysning saaledes: Et hvidt, fast Fyr, der kun kan ses fra Havnen, vises fra NV.-Vinduet i Fyrtaarnet paa S.-Pieren; naar dette Fyr ombyttes med et rødt, fast Fyr, er det farligt at staa til Søs; alle Fyr, der lyse ud over Søen, slukkes.

Det grønne Tidevands-Fyr paa S.-Pieren slukkes, naar Vandstanden er under Nulpunktet paa Vandstandsbrættet, i Stedet for som hidtil, naar den var 1 Fod under Nulpunktet.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Beachy Head. Det nye Fyr paa Beachy Head viser hvidt To-Lyn hver 20s., Lyn $\frac{1}{2}$ s., Mørke $2\frac{3}{4}$ s., Lyn $\frac{1}{3}$ s., Mørke $1\frac{1}{4}$ s. Flammens Højde: 100 Fod. Synsvidden: 16 Kml. Graat, cylindrisk Taarn med sort Bælte, paa Klipperne ud for Kysten, $5\frac{1}{2}$ Kbl. S. 52° V. fra Kystvags Flagstangen.

England V.-Kyst. Milford Haven. Den 26de—29de November 1902 afholdes Øvelser i Milford Haven, hvorved vil benyttes elektriske Søgelys. I Nærheden maa man vente at møde Torpedobaade og andre hurtige Fartøjer. St. Ann's Head: $51^{\circ} 41' N. Br. 5^{\circ} 10' V. Lgd.$

Bristol Channel. Avonmouth. I Forbindelse med Arbejderne paa Royal Edwards Dok, Avonmouth, bygges en midlertidig, c. 2 Kbl. lang Bro N. for Dumball Island N.-Ende. Paa dens Yderende er tændt to røde, faste Fyr. To Pierer bygges ved Dumball Island V.-Ende. Paa N.-Pierens Yderende er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 10 S. viser Et-Blink. Paa S.-Pierens Yderende er tændt et rødt Blinkfy, der hver 5 S. viser Et-Blink. Fyrene flyttes udad, eftersom Arbejderne skrider frem. Dumball Island V.-Pynt: $51^{\circ} 30' N. Br. 2^{\circ} 42' V. Lgd.$

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Lorient. Kercavès. Ved Kersavès afholdes Skydeøvelser. En hvid Spirtønde er i 5 Fv. Vand udlagt S. for Basse La Paille for at angive Grænserne for den farlige Zone. $47^{\circ} 41' 19'' N. Br. 3^{\circ} 24' 24'' V. Lgd.$

Spanien S.-Kyst. Huelva Barre. Den 1ste November 1902 tændes det nye Fyr ved Huelva Barre paa Punta del Picacho, $2\frac{1}{2}$ Kbl. fra Kysten Ø., for Ledefyrene over Barren i Rio Odiel. Fyret viser Tre-Blink og lyser Farvandet rundt. Spejlaparat af 3die Orden. Flammens Højde: 161 Fod. Synsvidden: 20 Kml. Lysævnen: 23 Kml. Hvidt, ottekantet Taarn, c. 70 Fod højt, ved et hvidt og rødt Beboelseshus.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Chesapeake Bay. Great Wicomico River. Fleet Point Flats. Fleet Point Flats Spirtønde Nr. 2 er ombyttet med en rød Spidstønde, der ligger fra Fleet Point i S. 17° V. og fra Great Wicomico River Fyr i N. $71\frac{1}{2}^{\circ}$ V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Meksiko. Yucatan. Campeche Bay. Paa Revet The Triangles opføres et Fyrtaarn. Morros de Seybaplaya Fyr viser hvidt Tre-Blink hver 10 S. Synsvidden: 20 Kml. $19^{\circ} 41' 15'' N. Br. 90^{\circ} 41' 54'' V. Lgd.$ Samula Point hedder Samula Point, og Pynten $2\frac{3}{4}$ Kml. S. 47° V. fra den hedder Mastun Point og ikke Morros Point, denne er Pynten 5 Kml. S. 25° V. fra Pynten, hvorpaa Morros de Seybaplaya Fyr ligger. Puerto Escondido er lukket.

Nicaragua. San Juan del Norte. Greytown. Malecon (Breakwater). Malecon Fyr er forstærket og har nu en Lysæve af 10 & 15 Kml. $10^{\circ} 56' 15'' N. Br. 83^{\circ} 42' 15'' V. Lgd.$

Martinique. Ifølge Lodninger omkring Martinique synes Dyberne ikke at have forandret sig. Naar undtages Vragene paa St. Pierre Red findes der ingen nye Farer for Skibsfarten.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Livorno. Det hvide og grønne vekslende Fyr paa N.-Enden af den krumme Mole ved Livorno viser midlertidigt fast Fyr.

Sardinien S.-Kyst. Porto Gincco. Secca dei Berni. Fyret paa Secca dei Berni er midlertidigt fast og viser fire Vinkler, hver paa 90° , hvoraf den ene lyser over Løbet mellem Oen Cavoli og Capo Carbonara.

Grækenland. Mytilene. Kalloni Havn. Indløbet til Kalloni Havn er snævrere end vist paa Kortene, nemlig kun 100 Alen bredt. Toldbygningen er flyttet fra Apothero Bay til Nærheden af Khalika Magasinerne. $39^{\circ} 5' N. Br. 26^{\circ} 6' \text{Ø. Lgd.}$

Rusland. Yalta. Forlængelsen af Yalta Mole er fuldført; dens Yderende ligger $2\frac{3}{4}$ Kbl. S. 57° Ø. fra den lutherske Kirke og i S. 38° V. fra Kilisi Pynt Fyr. De to grønne Fyr ere flyttede til Molens Yderende; de lyse fra N. 14° V. gennem V., S. og Ø. til N. 76° Ø. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Jernpæl. Fartøjet, hvorfra

visstes to hvide, faste Fyr, ved Yderenden af Molen er inddraget. $44^{\circ} 29' N. Br. 34^{\circ} 11' \text{Ø. Lgd.}$

Krim. Kap Kersonese. En sort Tønde med Kegle er udlagt tæt ved den tidligere sorte Tønde med Kegle ved V.-Enden af Grunden ud for Kap Kersonese Fyr. $44^{\circ} 35' N. Br. 33^{\circ} 22' \text{Ø. Lgd.}$

Kap Tarkan. Den 30te Septemper 1902 tændes paa Kap Tarkan det nye, hvide Lynfy, der hver 24 Sekunder viser Fire-Lyn: Lyn $\frac{1}{3}$ S., delvis Mørke 3 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., delvis Mørke 3 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., delvis Mørke 3 S., Lyn $\frac{1}{3}$ S., fuldständig Mørke $13\frac{2}{3}$ S. Det midlertidige hvide, faste Fyr er slukket. $45^{\circ} 21' N. Br. 32^{\circ} 29' \text{Ø. Lgd.}$

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Japan. Nipon. Yokohama Bay. I Yokohama Bay er Tønden paa Ø.-Enden af Grunden ud for Hommoku nu sort, cylindrisk.

Tønden SØ for Grunden Nakane, Ø. for Natsu Shima, tæt ved Yokohama, har Trekant som Topbetegnelse.

Karantænebestemmelser m. m.

Norge. — Odessa er erklæret for smittet af Pest, Pernambuco for fri for Pest.

Tyrkiet. — Skibe fra Kysten mellem Jaffa og Beirut (eksklusive) underkastes 10 Dages Karantæne.

Italien. — Pernambuco er erklæret fri for Pest.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navigationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Havnens Urtekram- &
Skibsprovianteringsforretning
anbefales enhver.

Hans Jensen,
Havnen Nr. 5,
Horsens.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Joh. Føns's

Skibsproviantering
Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.
Prima Varer. Billige Priser.

C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning og
Farvehandel.
Havnegade 85. Nakskov.

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Oktbr. 1902.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Foren. Dampskib-Selsk.	89 ¹ / ₄	89	89 ¹ / ₄
Danmark	68 ³ / ₄	69	69 ¹ / ₄
Norden		96	97
Kjøbenhavn	84 ³ / ₄	84 ³ / ₄	85
Carl		40 ¹ / ₂	41 ¹ / ₂
Dannebrog	85	84 ³ / ₄	85
Skjold	54 ³ / ₄	54 ³ / ₄	55
Urania	33 — ¹ / ₂	33	33 ³ / ₄
Union		90	91
Dampsk. af 1896		85	86
Østasiatiske		100 ¹ / ₄	101
Østersøen		—	—
Nordøen		34	37
Torm		—	—
Vesterhavet		100	110
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal	93 ¹ / ₂	93	95
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		100	103 ¹ / ₂
5 ⁰ / ₁₀₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		99	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.		85 ¹ / ₄	86
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		89 ¹ / ₂	90 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..		93	100
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 ³ / ₄	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		93 ¹ / ₄	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		97	98
Aktier.			
Nationalbank		138	138 ¹ / ₂
Privatbank		120 ¹ / ₂	121
Landmandsbank		118 ¹ / ₄	118 ³ / ₄
Handelsbank		122 ¹ / ₂	122 ³ / ₄
Grundejerbank		107 ¹ / ₄	108 ¹ / ₂
Burm. & Wain		90 ¹ / ₄	90 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		88 ¹ / ₂	90
Sukkerfabr.	113 ³ / ₄	113	113 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	111 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	111 ¹ / ₄	111 ¹ / ₂

Vekselkurs d. 28. Oktbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.15	—

Notering paa Berlins Børs d. 28. Oktbr. 1902.

Russiske Noter	216.45
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	101.30
3 ⁸ / ₁₀₀ — Boden Kredit	95.10
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	100.80
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	97.90
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	84.80

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Foren. Dampskibsselskab“ 2,000, „Danmark“ 8,000,
 „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 12,000, „Urania“ 24,000, „Union“ 6,000,
 „Østasiatiske“ 6,000, „Hejmdal“ 2,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16 Ved Stranden.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Lølemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

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 — Ibenræ m. m.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus, anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

A. WILSON, Kobbersmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.

Lanterner med Certifikat,
 Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
 Læderstræde 9, Kjøbenhavn K.
 Tel. 3681.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersborg, Kjøbenhavn, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Lauritz Andersen & Co.,
 Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde solidt og billigt.

N. M. Lund.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforudbetalt. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingensplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalingensplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forendes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der lodes eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der lodes eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betaales efter Skibets Dybgaende 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 betaales 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 betaales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer. Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 60 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ¾, Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingensplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6½, Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrighed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. 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 køhale.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladnings-Mottageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

s/s „Helgenæs“,

80,57 Brutto Reg., 44,97 Netto Reg.-Tons, Compound Maskine, 8 Knobs Fart, tilladt Passagerantal 180, sælges billigt ved

Carl v. d. Hude,
Aarhus.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinger paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-betalinger besørges.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS
COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts 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“

HECKSHER & SØN,

KJØBENHAVN.

— Etabl. 1797. —

Damp- & Sejskibsmæglere samt Dampskibsrederi, Klarering, Befragtning samt Køb og Salg af Damp- & Sejskibe, Havarikommissionærer, Agenter for Lloyds, London, og forskellige fremmede, særlig amerikanske Sø-Assurance Selskaber.

Telegr.-Adr. **Heckshers.**

HÄNSCHELL & CO.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haïti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lasteplassen (og assureres ved os, om ønskes) mod Rémisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herr Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel, St. Kongensgade 104. Telf. 8814, anbefaler prima Varer til laveste Notering. Petroleum i Td. til en gros Priser.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

Ustandsellig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejrs-gang over hele Verden,

fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa-vel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkram- og Colonialhdl. **L. MICHENSEN,**

Pilealle 53. — Telefon 2905.



Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.
H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.
Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavngade 6.
F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.
Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Herr. Officerers velvillige Erindring.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.
Billige Priser.
Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.
E. Schønberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

A. J. MAXEN,
Nicolai Taarn 15.
Kød og Flæsk
til Skibsproviant.
Telf. 4921. * Privat Telf. 18489.

Café van Zandt,
Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.
Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt à la carte hele Dagen.
Alle Øsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

**N. JESPERSENS
SKIBSSMEDIE,**
Kalkbrænderihavnen,
leverer alt til Skibsbrug hørende. — Grave- & Løse-spande, Stenstønger, enkelte og dobb. Spil. Alt med Garanti.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

'Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibs- og Maskinarbejde
udføres hurtigt og billigst ved
M. H. JÆGER,
Mejlgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

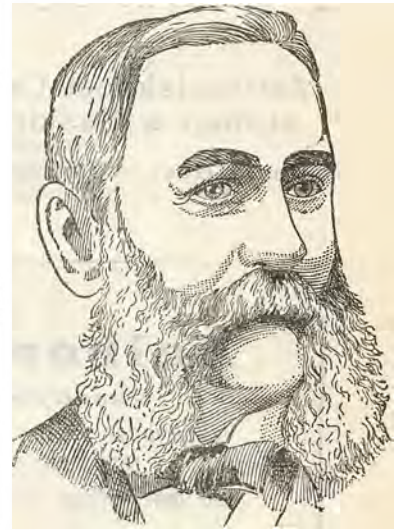
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium: Bopæl:
Enghavevej. V. Øhlenschlägersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver Nervøse- og Blodsygdomme hos Mænd, sendes frit til enhver, som skriver derefter.



Om Nervøse- og Blodsygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Kundskab. Det er et Faktum, at slige Sygdomme ofte forekommer hos Mænd i alle Aldre og alle Livsstillinger. Aarsagerne til disse er meget forskellige, og de findes beskrevne fuldstændig i illustrerede Bøger paa 100 Sider hver, hvilke udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind., N. Amerika. Bøgerne sendes til enhver, som skriver efter dem, og de er vel værd at læse, da de indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv derfor Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 551, Elektron Building, Fort Wayne, Indiana U. S. A., og Bøgerne vil blive sendt Dem paa dansk, omhyggelig forseglede. Naar samtidig Beskrivelse gives af Sygdommen, vil Institutet med Glæde og paa samme Maade sende en fri Prøvepakke af de Mediciner, som fuldstændig kurerer disse Sygdomme, og aldeles frit.

Lidende anmodes ufortøvet om at skrive i Dag.

Frit til Kvinder.

En illustreret Bog paa 100 Sider og en stor Prøve af Zoa-Phora, dette storartede Middel for alle Kvinde-sygdomme i en vel forseglet Pakke, aldeles frit.

Ligeledes forklares, hvorledes en hvilken som helst Kvinde kan tjene fra 50 til 100 Kr. om Maaneden i sit eget Hjem.

Skriv snarest mulig.

Adresse: **C. M. Davis, Kalamazoo, Mich. U. S. A.**

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

H. Steensens

MARGARINE

er altid den bedste!

Til

Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1888).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.

Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,**

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 30. Oktober 1902. — Vor Navigationsundervisning. — A. O. Tuxen. — Redningsøvelse i Svendborg Havn. — Fra Rigsdagen. — Vægtgarantien i Østersøhavne. — Fragtmarkedet. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer. Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 $\frac{1}{2}$ 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.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibsklarerings- og Løefragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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.

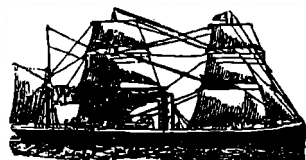
Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singers Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.
Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.

Telefon 239. * Telefon 239.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

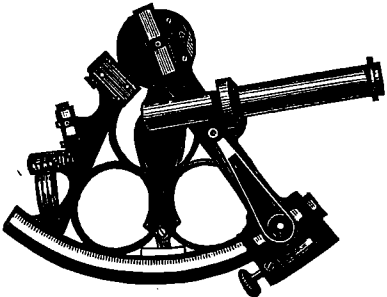
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 45.

Kjøbenhavn, Torsdag den 6. November 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staaskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

J. D. BEAUVAIS.
Alle Slags Konserver
bedst
&
billigst.

Eneforhandler af
Nestle's sekunda
Mælk.
Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.
Uden Garanti. — Meget billig.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

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 Propelakslers, Smedegods af de største Dimensioner.

Staalstøbegods, saasom Stævne, Propeller m. m. efter Tegning og Modeller.

Specialiteter: See-Aske-Ejectorer, Cederwalls-Patentbeskyttelse for Skrueakslers, 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.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant



i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.

Telefon 297. Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Havnegade 47.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

egnet, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller.
Opnævnen, og påtrykt selve Om-
slagpapiret.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



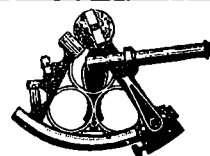
Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1800.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2603.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navigationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 4-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringslandel,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Danmarks Handelsflaade i 1901.

Fra Statens statistiske Bureau er udgaaet den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade, der farer under dansk Flag, havde ved Slutningen af 1901 følgende Størrelse:

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade i de sidste 30 Aar viser, at i 1870 var Dampskibstonnagen meget ubetydelig, kun 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 hen-

	Sejlskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark	3026	142524	497	256548	53790	3523	399072
Færøerne	101	7596	2	293	73	103	7889
Island	129	6554	36	2511	1325	165	9065
Dansk Vestindien	49	514	1	8	6	50	522
Ialt	3805	157188	536	259360	55194	3841	416548

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod efter denne Opgørelse d. 31. December 1901 af 3,523 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 399 072 Tons. Heraf var 3,026 Sejlskibe med 142,524 R.-T. og 497 Dampskibe med 256,548 R.-T. Af disse Skibe kan 1,034 Sejlfartøjer med 11,993 R.-T. og 4 Dampfartøjer med 241 R.-T. henregnes til Fiskerfartøjer; endvidere findes 2 Regeringsdampskibe til Fiskerikontrol, tilsammen 62 R.-T. Desuden fandtes c. 11,942 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 145 ikke selvbevægende Pramme og Lægtene med ialt 6,845 R.-T. og 33 Dampuddybningsmaskiner med ialt 1,514 R.-T. Af Dampskibene var 424 Skrueskibe, 32 Hjulskibe og 41 Skruebaade; 388 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart, de øvrige til specielle Øjemed.

I Aaret 1901 er Sejlfllaaden forøget i Antal, men formindsket i Tonnage, medens Dampflaaden er forøget baade i Antal og Tonnage. Sejlfllaaden er forøget med 9 Skibe, men formindsket med 4,376 R.-T. eller c. 3 pCt.; Dampflaaden er forøget med 14 Skibe og 9,195 R.-T. eller c. 4 pCt.

I de sidste 5 Aar er Sejlskibenes Antal forøget med 26 Skibe, men deres Tonnage formindsket med 30,013 R.-T. (c. 17 pCt.). Derimod har der for Dampflaadens Vedkommende fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og Tonnage, henholdsvis 79 Skibe og 93,377 R.-T. eller c. 60 pCt. Saa godt som hele denne Forøgelse fandt Sted i 1897—99; i 1900 var der en Tilbagegang, omtrent lige saa stor som Opgangen i 1901. For Sejl- og Dampflaaden under et var den samlede Tonnage d. 31. Decbr. 1901 11,400 R.-T. mindre end to Aar tidligere. Ved Femaarets Begyndelse var Sejlfllaadens Tonnage endnu 9,400 R.-T. større end Dampflaadens, ved dets Slutning var Dampskibstonnagen 114,000 R.-T. eller 80 pCt. større end Sejlskibstonnagen*).

*) Overalt, hvor der i det følgende foretages Sammenligning mellem Dampskibstonnagen i 1901 og Aarene forud for 1895, vil disse sidste være omsatte til „British Rule“ og

imod Midten af 1890erne endnu stærkere. Saa at Halvdelen af Dampskibstonnagens nuværende Størrelse er kommen til i de sidste 7 Aar. I disse 7 Aar steg Antallet af Dampskibe kun fra 377 til 497, idet de nyanskaffede Skibe har haft en langt større Gennemsnitsstørrelse end de, der fandtes i 1894. Samtidig har der fundet en Nedgang Sted i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1901 var 0,21 H.K. pr. Ton, medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor. — Sejlskibstonnagen er i de nævnte 30 Aar gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. til 142,524 R.-T. Nedgangsperioden har dog ikke været jævn, men Fremgang og Tilbagegang har vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted:

	Antal.	Reg.-Tons.	Gennemsnitsstørrelse.
31. Marts 1870	2,719	168,193	62
31. Decbr. 1876	2,966	210,703	71
— — 1888	2,889	166,887	58
— — 1893	3,116	194,656	62
— — 1901	3,026	142,524	47

Sejlfllaadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter fulgte en tolvaaarig Periode med uafbrudt Nedgang, gennemsnitlig 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen en Opgang Sted, men med 1894 begynder paany den Nedgangsperiode, i hvilken Sejlfllaaden endnu befinder sig, og hvori Tilbagegangen er ret jævn og tiltagende, idet den i aarligt Gennemsnit udgør 6,520 R.-T. Antallet af Sejlskibe nu er større end for 30 Aar siden, idet Skibenes Gennemsnitsstørrelse er $\frac{1}{4}$ mindre i 1901 end i 1870.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1901 stiller sig saaledes:

Sammenligningen blive foretaget paa Grundlag af de omsatte Tal.

	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	57	4636	43	2691	100	7327	41	3708	37	7412	18	618	96	11738
Dampskibe	12	5584	14	8739	26	14323	1	1212	9	3720	»	»	10	4932
Tilsammen	69	10220	57	11630	126	21850	42	4920	46	11132	18	618	106	16670

For Sejlskibenes Vedkommende udviser denne Tabel en Tilgang i Antallet paa 100 Skibe med 7,527 R.-T. To af Skibene (nybyggede tremastede Skonnerter) var af Staal. 32 af Skibene med 336 R.-T. var Fiskerfartøjer. Tilgangen af Dampskibe i 1901 var 26 Skibe med 14,323 R.-T. Af den saaledes anskaffede Tonnage har i Femaaret 1897—1901 danske Skibsværfter kun leveret den mindste Part. I 1897—99, hvor Dampflaaden voksede ganske overordentlig, og hvor der gennemsnitlig anskaffedes 36,400 R.-T. aarlig, var 5,500 R.-T. gennemsnitlig bygget i Danmark, altsaa ikke mere end i det sidst forløbne Aar. — Uoverensstemmelsen mellem de her angivne Talstørrelser og den foranstaaende Opførelse af Handelsflaadens Størrelse ved Begyndelsen og Udgangen af 1901 hidrører fra, at den i Aarets Løb ved Skibenes Ommaaling foregaaede Forandring i Handelsflaadens Størrelse ikke findes optaget i ovenstaaende Tabel over Tilgang og Afgang. — Afgangen fra Handelsflaadens omfattede ialt 106 Skibe med 16,670 R.-T. I det nærmest foregaaende Aar var den afgaaede Ton-

skibe med 2,602 R.-T., nemlig 2 i Kjøbenhavn og 1 i Helsingør for henholdsvis norsk, siamesisk og svensk Regning.

De i 1901 fra Udlandet indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder: Råå 2 Sejlskibe med 19 R.-T., Wiken 3 Sejlskibe med 47 R.-T., Halmstad 1 Sejlskib med 39 R.-T., Gøteborg 1 Dampskib med 72 R.-T., Kristiansstad 1 Dampskib med 10 R.-T., Arendal 2 Sejlskibe med 481 R.-T., Tvedestrand 1 Sejlskib med 321 R.-T., Martenshock 1 Sejlskib med 198 R.-T., Sunderland 2 Dampskibe med 2,487 R.-T., West Hartlepool 1 Dampskib med 1,438 R.-T., Leith 1 Dampskib med 873 R.-T., Hongkong 1 Dampskib med 6 R.-T.

Fordelingen af Skibene efter deres Størrelse fremgaar af nedenstaaende Tabel, der viser Fordelingen i 1901 og 1895 (det første Aar „British Rule“ anvendtes) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

		Kystskibe (over 4 til 50 R. T.)		Skibe af Mellemstørrelse (over 50 til 300 R. T.)		Store Skibe (over 300 R. T.)	
		Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage
1901	Sejlskibe	2,480	35,899	484	66,626	62	39,999
	Dampskibe	147	2,493	110	16,950	240	237,105
	Tilsammen	2,627	38,392	594	83,576	302	277,104
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

nage næsten dobbelt saa stor, men den var ogsaa da, baade ved Forlis og navnlig ved Salg af Dampskibe til Udlandet, usædvanlig stor. I 1901 var Afgangen ved Forlis forholdsvis lille; siden 1870 havde Forlis kun i et eneste Aar (1891) et endnu mindre Omfang.

Af Oversigten over Værdierne for Til- og Afgangen af Skibe i de sidste fem Aar fremgaar det, at den Del af den danske Nationalformue, der falder paa Handelsflaadens, er bleven usædvanlig stærkt forøget i det sidste Femaar. Den danske Handelsflaadens samlede Værdi ved Udgangen af 1899 er beregnet til 110 Mill. Kr.

Bygningsstederne for de i 1901 her i Landet nybyggede danske Skibe var: Kjøbenhavn 3 Sejlskibe med 29 R.-T., 9 Dampskibe med 3,917 R.-T., Kastrup 1 Sejlskib med 4 R.-T., Faxe 2 Sejlskibe med 336 R.-T., Frederiksværk 4 Sejlskibe med 32 R.-T., Helsingør 1 Sejlskib med 7 R.-T., 3 Dampskibe med 1,667 R.-T., Holbæk 1 Sejlskib med 6 R.-T., Korsør 1 Sejlskib med 4 R.-T., Støge 1 Sejlskib med 4 R.-T., Rønne 1 Sejlskib med 187 R.-T., Svaneke 2 Sejlskibe med 20 R.-T., Bandholm 1 Sejlskib med 48 R.-T., Assens (Baagø) 1 Sejlskib med 4 R.-T., Faaborg 2 Sejlskibe med 160 R.-T., Nyborg 1 Sejlskib med 5 R.-T., Odense 1 Sejlskib med 49 R.-T., Svendborg 13 Sejlskibe med 2,470 R.-T., Rudkjøbing 2 Sejlskibe med 52 R.-T., Marstal 6 Sejlskibe med 751 R.-T., Aalborg 1 Sejlskib med 52 R.-T., Aarhus 2 Sejlskibe med 37 R.-T., Esbjerg 2 Sejlskibe med 39 R.-T., Frederikshavn 3 Sejlskibe med 60 R.-T., Kolding 1 Sejlskib med 209 R.-T., Løgstør 1 Sejlskib med 7 R.-T., Nykjøbing M. 1 Sejlskib med 21 R.-T., Thisted 1 Sejlskib med 4 R.-T., Vejle 1 Sejlskib med 39 R.-T. — tilsammen 57 Sejlskibe med 4,636 R.-T. og 12 Dampskibe med 5,584 R.-T. — For fremmed Regning er i 1901 nybygget 3 Sejlskibe med 70 R.-T., nemlig 1 i Assens og 2 i Frederikshavn for henholdsvis svensk og norsk Regning, og 3 Damp-

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaede frem, saavel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene jagttager man Tilvæksten baade for Sejl- og for Dampflaadens Vedkommende; i Gruppen af de mellemstore Skibe er det væsentligst Sejlskibene, hvis Antal og Tonnage har været nedadgaaende, medens Antallet af Dampere i denne Gruppe omtrent er forblevet stationært; Fremgangen for de store Fartøjer skyldes udelukkende Dampflaadens, idet Sejlflaadens her viser en betydelig Tilbagegang. — Gennemsnitstonnagen for baade Sejl- og Dampskibe er i de to første Størrelsesgrupper omtrent forbleven uforandret siden 1895, medens den for de store Skibes Vedkommende er betydelig forøget; denne steg for Sejlskibene fra 556 R.-T. i 1895 til 645 R.-T. i 1901 og for Dampskibene fra 795 til 988 R.-T. — Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 101 ved Udgangen af 1901, nemlig af Sejlskibe 12 med ialt 15,676 R.-T. og af Dampskibe 89 med ialt 138,836 R.-T. X

Fordelingen af vor Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1901 ses af følgende Tabel (se øverst næste Side)

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Kjøbenhavns Handelsflaade i 1901 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlflaadens, der i 1870 talte 42,300 R.-T., var aftagen til 14,800 R.-T., hvoraf forøvrigt mindst en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægtene, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Damp- end i Sejlfart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaadens dominerende; den er her i de sidste 5 à 6 Aar forøget med c. 10,000 R.-T. og var i 1901 næsten halv saa stor som alle de øvrige Provinsbyers tilsammen. De kjøbenhavnske Dampskibe er gennemsnitlig langt større end Provinsens, nemlig i 1901 740 R.-T. mod 474 R.-T. i Esbjerg og 157 R.-T. i det øvrige Danmark. Af

	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	275	9.1	14,814	10.4	291	58.6	215,275	83.9	566	16.0	230,089	57.7
Sjælland	530	17.5	9,830	6.9	39	7.9	8,889	3.5	569	16.2	18,719	4.7
Bornholm	180	6.0	5,982	4.2	8	1.6	1,496	0.6	188	5.3	7,478	1.9
Lolland-Falster	154	5.1	2,178	1.5	16	3.2	1,289	0.5	170	4.8	3,467	0.8
Fyen	893	29.5	61,502	43.2	39	7.8	3,879	1.5	932	26.5	65,381	16.4
Øerne, ialt	1,757	58.1	79,492	55.8	102	20.5	15,553	6.1	1,859	52.8	95,045	23.8
Jyllands Østkyst	538	17.8	11,557	8.1	55	11.1	7,827	3.0	593	16.8	19,384	4.8
Jyllands Vestkyst	165	5.4	31,435	22.0	31	6.2	13,495	5.3	196	5.6	44,930	11.3
Byerne ved Limfj.	291	9.6	5,226	3.7	18	3.6	4,398	1.7	309	8.8	9,624	2.4
Jylland, ialt	994	32.8	48,218	33.8	104	20.9	25,720	10.0	1,098	31.2	73,938	18.5
Ialt	3,026	100.0	142,524	100.0	497	100.0	256,548	100.0	3,523	100.0	399,072	100.0

Hovedstadens Dampflaade ejede i 1901 et enkelt Aktieselskab, Det forenede Dampskibsselskab, 76 Skibe med 62,910 R.-T. og med 14,663 nom. HK.

Tilsammen for de tre Sejlskibspladser: Marstal, Fanø og Svendborg er Tonnagen omtrent fordoblet siden 1870, men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Svendborg med Thurø m. m., der i 1870 havde den største Tonnage, har nu den mindste, og Sejlflaaden i Marstal, der tidligere i Tonnage var den mindste, er nu omtrent lige saa stor som Fanøs, der udgør 28,763 R.-T.; tilmed er Marstals Sejlflaade i stadig Opgang, medens Svendborgs kulminerede 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 en Nedgang i det sidste Femaar paa henimod 17,000 R.-T. Baade Svendborgs og Marstals Sejlflaade viser Opgang i det sidste Aar. — Sejlflaaden paa Fanø bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, medens det omvendte er Tilfældet for Svendborgs og til Dels for Marstals Vedkommende. I 1901 var Gennemsnitsstørrelsen for hvert Sejlskib paa Fanø nemlig 405 R.-T., men i Svendborg 77 R.-T. og i Marstal 97 R.-T. Af Fanøs 71 Sejlskibe havde c. $\frac{2}{3}$ (49) en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 266 paa 2 nær var mindre end 200 R.-T. Den store Modsætning mellem Gennemsnitsstørrelsen for Fanøskibene og Skibene fra Svendborg, Thurø og Marstal er navnlig fremkommen i Løbet af de sidste 10 à 15 Aar; men forøvrigt var allerede i 1870 Fanøskibene gennemsnitlig de største.

De øvrige Provinsbyers samlede Handelsflaade er c. 15,000 R.-T. mindre nu end for 30 Aar siden. For Sejlflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del, under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør hver bragtes op til over 12,000 R.-T., men senere er Sejlskibstonnagen i stadig Nedgang, og samtidig har Dampflaaden været uden væsentlig Udvidelse, idet dens Tonnage fra 1890 til 1901 kun er vokset med c. 3,300 R.-T. Disse Forhold genfindes ved næsten alle de enkelte Byer, af hvilke ingen i 1901 havde en Tonnage af over 6,000 R.-T. For Aalborg var Tonnagen 5,987 R.-T., Helsingør, Odense, Aarhus, Rønne og Korsør havde 4—5,000 R.-T. og Frederikshavn, Kolding, Rudkjøbing og Ærøskjøbing 2—4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1901 under 2,000 R.-T. Af de nævnte Byer viser kun Korsør, Aalborg, Kolding og Frededrikshavn Fremgang siden 1880.

Af Skibe paa over 1,000 R.-T. hørte af Sejlskibene 7 hjemme paa Fanø, 2 i Kjøbenhavn og 1 i hver af Byerne Skjelskør, Odense og Kolding; af Damp-

skibene 87 i Kjøbenhavn, 1 i Helsingør og 1 i Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 6. November 1902.

Kursen paa Aktierne i Hamburg-Amerika Linjen har i de sidste Dage vist en stærkt vigende Tendens, der for en Del søger sin Aarsag i, at Selskabets Direktør Ballin er syg; hans Tilstand menes dog ikke at frembyde Fare, og han er nu i Bedring. I sin Omtale af det pessimistiske Syn, Børsen synes at have paa disse Aktier, fremhæver „Hamb. Fremdenbl.“, at man synes ganske at se bort fra, at Udvandringen maa ventes at tage et stærkt Opsving til Foraaret og derved bringe større Udbytte. Ogsaa maa man ikke glemme, at en snarlig Bedring af Fragtmarkedet tør ventes med nogenlunde Sikkerhed. Det vilde være urigtigt allerede nu at betragte det som givet, at Aarets Resultat vil staa væsentlig under det foregaaendes.

Under Overskriften Et Sejlskib følger et Dampskib i 4 Døgn meddeler „Norg. Sjøft.“: Det engelske Postdampskib „Paparø“ traf d. 20. August paa 46° 30' S. Br. 69° 21' Ø. Lgd. det franske Sejlskib „Belen“ (c. 2,000 Tons), der d. 8. Juni afgik fra Antwerpen via Hobart f. O. til San Francisco. Sejlskibet lænsede for stiv Brise og gjorde 11 à 12 Knobs Fart, og Skibene fulgtes nu til 24. August. En Eftermiddag sakkede Sejlskibet agterud, da Vinden løjede, og de vekslede nu Afskedshilsener; men i Løbet af Natten friskede Vinden gen, og Sejlskibet vandt nu ind paa Dampskibet, saa det om Morgenen var saa nær, at de atter kunde veksle Signaler. Skibene fulgtes saa igen to Dage; men d. 24. August veksledes der for sidste Gang Signaler paa 47° 56' S. Br. og 97° 21' Ø. Lgd. Det maa siges, at Sejlskibet „Belen“s Sejlads var meget respektabel, da det i disse Dage i et Etmaal udsejlede 275 à 281 Sømil og i disse 4 Døgn tilbagelagde en Distance af 1,100 Sømil.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede beder Dem om at optage nedenstaaende i Deres ærede Blad:

Jeg var i September i Kolding Havn med en Ladning Jordnødkager til et større Firma. Mit Konnossement lød paa ubestemt Vægt, og jeg lod selv klarere uden at bruge Hjælp af Mægleren i Kolding.

Da jeg havde afladet, henvendte jeg mig paa Mægler Halbyes Kontor, for at faa Vægten opgivet, idet jeg mente, at det var jeg berettiget til at faa oplyst der, men paa Mæglerkontoret var man meget uhøflig og brutal over for mig, og da jeg som Følge deraf optraadte noget mere bestemt, viste man mig Døren.

Jeg maatte derefter henvende mig hos Aftageren af Ladningen, for at faa Afregning, og der var man meget elskværdig overfor mig.

Da jeg imidlertid formener, at man paa Mæglerkontoret har optraadt uberettiget uhøflig overfor mig, idet jeg mener, at enhver autoriseret Mægler, der ogsaa er kgl. Vejer og Maaler, skal paa Forlangende opgive Vægt og andre Oplysninger, ønsker jeg gerne ovenstaaende Tilfælde fremdraget i Deres ærede Blad, saa mine Kolleger kan se, at vedkommende Mægler tager Hensyn til, om man lader ham klarere eller ikke, og altsaa lader sine personlige Interesser spille en Rolle i sin Optraeden overfor os. Vil vi derfor gaa uden om ham, maa vi sørge for at tage andre Forholdsregler.

Med Tak for Optagelsen tegner

N. P. Jensen,

Fører af Skonnert „Alfred“ af Assens.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Dampskibsreder Chr. Andrezens Indlæg i Deres ærede Blad af 23. ds., maa det være mig tilladt at bemærke følgende:

For at saadanne Oplysninger om Vejrliget i Østersøhavnene, som de af Hr. Andresen tilsigtede, skulde kunne medføre nogen virkelig praktisk Nytte for Rederne, maatte efter min Formening disse Meddelelser foreligge paa det Tidspunkt, da en Reder underhandler om Befragtningen af et Skib, altsaa en god Tid før der kan være Tale om Lukning, og saa tidlig at give Forudsigelse om, hvordan Vejret muligvis kan forandre sig i de nærmest paafølgende Uger, resp. at kunne paa Forhaand sige, naar Isen sætter en Stopper for Navigationen, d. v. s. at man ikke længere kan befordre Lægtene og Pramme til eller fra Skibssiden, er, i hvert Fald for Kronstadts Vedkommende, meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt. Om den ærede Indsenders Mening er, at Konsulerne kun skulde rapportere om Vejret for Dagen, saa vilde derved jo ikke fremkomme mere nyt, end hvad de fleste Blade allerede indeholder i deres daglige Vejrovsigter.

Kronstadt, d. 30. Oktober 1902.

P. Wigius,
Dansk Vicekonsul.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

„Dansk Søfartstidende“ for d. 2. Oktober indeholder et Indlæg om denne Sag af Forstanderen for Svendborg Navigations-skole, Hr. A. O. Tuxen.

At jeg ikke allerede forlængst har taget til Genmæle mod dette Indlæg, skyldes udelukkende den Omstændig-

hed, at jeg har villet afvente eventuelle Indlæg ogsaa fra anden Side*). Yderligere Indlæg, der har taget mine Artikler til Grundlag for en Debat, er imidlertid ikke fremkomne, hvorfor jeg mener mig berettiget til at slutte, at de Sagkyndige ikke har noget at indvende mod Hovedtrækkene i det af mig fremførte — thi at nogen skulde sidde inde med Oplysninger om Kendsgerninger, der kunde modbevise eller blot i væsentlig Grad afkræfte de Slutninger, jeg er kommet til, og tilbageholde saadanne Oplysninger i en saa vigtig Sag som denne, forekommer mig dog alt for utænkeligt.

For Tydeligheds Skyld skal jeg her fastslaa Hovedpunkterne:

- I. Provinslærerstanden staar i Henseende til positive Kundskaber langt fra paa det Standpunkt, der svarer til Tidens Krav.
- II. Den private Navigations-skole er behæftet med væsentlige Fejl, som sandsynligvis kun vil kunne rettes ved Statens Overtagelse af al Navigationsundervisning.

For det første Punkts Vedkommende skal jeg her minde om, at foruden fhv. Navigationslærer Hr. Rasch ogsaa d'Hrr. Navigations-skoleforstander L. Nic. Sørensen og Navigationslærer Th. P. Funder indirekte eller direkte har bekræftet Rigtigheden heraf.

Hr. Tuxen er imidlertid ikke enig med mig i mine Betragtninger, men begaar i sit Svar netop den Fejl, som jeg tidligere har paapeget, idet han betragter ethvert Fremskridt som værende absolut, medens det i Virkeligheden er og aldrig kan blive andet end relativt. Lad os f. Eks. antage, at Fordringerne til Styrmandsseksamen i et vist Tidsrum var stegne til det dobbelte af, hvad de havde været ved dette Tidsrums Begyndelse, medens samtidig Fordringerne til Lærerne kun var blevne halvanden Gang saa store. Mon Hr. Tuxen da vil se nogen Fremgang heri for Lærernes Vedkommende? Men netop paa denne Basis er det, at jeg drister mig til at tale om Stagnation eller endog Tilbagegang.

Jeg skal gerne give Hr. Tuxen Ret i, at Eksamenfordringerne hos os er fornuftigt indrettede (maaske med det Forbehold, at Fordringerne i Matematik vistnok næppe kan siges at staa i det rette Forhold til dens Anvendelse i f. Eks. Fysik), men for det første har jeg slet ikke kritiseret Eksamenfordringerne, og for det andet nytter det ikke, at Eksamenfordringerne er nok saa hensigtsmæssige, saa længe det staar Privatskolen frit for at drive Eksamensterperi i Stedet for grundig Undervisning.

Spørgsmaalet om Eksamen som en Prøve af baade Elev og Lærer skal jeg ikke komme ind paa her; Hr. Navigationslærer Funder har her i Bladet belyst denne Sag saa klart, som det behøves.

Hr. Tuxen mener, at for saa vidt Kaptajn Berg og jeg blot havde opholdt os nogen Tid ved en Provinsnavigationsskole og rigtig studeret Forholdene der, da vilde vor Dom være faldet ganske anderledes ud end nu.

Om Kaptajn Berg nogensinde har opholdt sig ved en saadan Skole, véd jeg ikke, bl. a. fordi jeg kun kender ham gennem hans Artikler, men hvis Hr. Tuxen blot med lidt mere Omhu havde læst, hvad jeg skrev i min første Artikel, da vilde han have indset, at i alt Fald jeg har opholdt mig ved en Provins-skole, og jeg kan tilføje, at dette Ophold har haft en ret væsentlig

*) „Flere Skibsredere og Skibsførere“ finder ikke Anledning til at besvare mine Artikler — heri handler de sikkert meget klogt. For det Tilfældes Skyld, at d'Hrr. skulde finde Anledning til at træffe en ny Bestemmelse, skal jeg tillade mig at oplyse, at jeg i en Sag som denne ikke agter at tage Hensyn til Indlæg, der ikke er forsynede med Navn.

Indflydelse paa min Dom, om end ikke i den Retning, som Hr. Tuxen haaber.

Jeg skal endnu blot fremhæve, at det ingenlunde er mig ubekendt, at den nuværende Navigationsdirektør har arbejdet ihærdigt for Navigationsvæsenets Fremme, og jeg maa paa det bestemteste nedlægge Indsigelse mod Hr. Tuxens Udtryk, at jeg skulde have kastet Smuds paa Navigationsdirektørens Virksomhed. Hr. Tuxen synes at mene, at berettiget Kritik er ensbetydende med Smuds, og at det, at Navigationsdirektøren har virket med Iver for Navigationsvæsenet, i Grunden burde fritage saavel Eksamenkommissionen og Lærerstanden som Provinsnavigationsskolen for Kritik overhovedet.

Kjøbenhavn, i Oktober 1902.

Emil Krogh.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. No. 75/1902, afsagt d. 4. Oktober. Det offentlige imod de tiltalte: Matroserne Jens Pedersen og Jens Heinrich Seneca Schultz.

Da Dampskibet Laura i August d. A. laa ved Reykiavik, opdagedes Natten mellem d. 23. og 24. Ild i Storlasten paa øverste Mellemdæk. Det lykkedes efter kort Tids Forløb at faa Ilden slukket.

I det paagældende Lastrum var der foruden Tjære og Tagpap henstuvet 100 Fade Petroleum og 2 Spiritusfade. Ved en af Kaptajnen anstillet Undersøgelse fandtes der et Vridbor liggende ved det ene Spiritusfad tillige med en Flaske, og der fandtes boret et Hul i dette Fad foroven og forneden, saa at der stod en Straale ud deraf. Endvidere fandtes forude i Matrosernes Lukaf under den ene Køje 3 smaa Ankere med Spiritus. Op ad Dagen meldte Matros Schultz sig selv som den, der havde forarsaget Ilden. Under de senere ved Sø- og Handelsretten afholdte Forhør forklarede Matros Petersen, at han lige som tidligere havde medtaget Spiritus til sig og et Par Kammerater, og at de 3 Ankere, som fandtes, var medtagne af ham. Matros Schultz forklarede, at han den paagældende Aften sad og læste i Lukafet, og at han, da han fandt, at Lampen brændte daarlig, besluttede at gaa hen i Lastrummet og tage noget Petroleum der fra et af Skibets Fade. Han ledte sig frem i Mørket hen til et Fad, som han troede indeholdt Petroleum, borede Huller i det med et Vridbor og tændte en Lysestump for at kunne hælde Væsken paa en Flaske; da Tændstikken kom nær til Væsken, som han nu opdagede var Spiritus, fængede denne, hvorfor han kastede det medbragte, krøb tilbage gennem Lugen og sørgede for at faa Vagtmandskabet purret.

Den ved Ilden opstaaede Skade, der beløb sig til 32 Kr., blev erstattet af Schultz.

Ved Rettens Dom blev Matros Petersen i Henhold til Sølovens § 308, jfr. § 307, anset med en Bøde til Statskassen af 50 Kr. og Matros Schultz i Henhold til Sølovens § 308, jfr. § 306, med en Bøde til Statskassen af 150 Kr., hvorhos de skulde udrede Sagens Omkostninger hver for sit Vedkommende.

Fragtmarkedet.

Uden Undtagelse gør der sig overalt en flovere Tendens gældende, og i visse Markeder kan det til Tider ligefrem være vanskeligt i det hele taget at faa en Fragt. Særlig det nordamerikanske Marked befinder sig i en saa miserabel Forfatning, at der aldrig tidligere er set Magen dertil, og de mange store Dampere, som i Løbet af denne og næste Maaned bliver disponible i forskellige Havne derovre, skal ikke bidrage til at gøre Forholdene bedre. Vel ventes der nok en betydelig Eksport af Korn, men en stor Del sluges af de enorme Turbaade, som jo nu slæber dobbelt saa meget med sig som for kun faa Aar siden, og som jo nu løber til næsten alle større Havne, og naar saa hertil føjes de næsten utallige „Tramps“, som ogsaa skal have Returladning, turde yderligere Kommentarer til Illustrering af Sagernes Tilstand være overflødig. Faktisk er det, at i Aar vil der ingen nævneværdig Bedring indtræde i Fragterne fra Nordamerika, hvis der overhovedet bliver nogen Bedring, og i andre Markeder er Situationen heller ikke særlig lovende, omendskønt ingen af dem dog kan sammenlignes med det nordamerikanske, hvad Usselhed angaar. Sortehavet er lavere og River Plate er lavere, Middelhavet er flovt og Østersøen er livløs, og om andre mere eller mindre betydningsfulde Markeder kan de samme Adjektiver, enten enkeltvis eller kombinerede, passende anvendes. Fragter, der bringer Fortjeneste, hører til de største Sjældenheder i denne Tid, og er en Røder endelig saa heldig at faa sluttet en Fragt, som paa Papiret giver lidt Overskud, saa kan en langsom Ekspedition, et daarligt Indtagende, en lang Rejse eller en lignende uforudset Tilfældighed med Lethed forvandle Resultatet til et Underskud.

Det østlige Marked er stille, men Raterne holder sig uforandrede. Fra Calcutta betales 20/ à 21/3 for Jute til Dundee pr. Novbr./Decbr. og for Kul 4 1/2 Rupees til Bombay. Rispladserne tager ingen Tonnage. Fra Kurrachee er sidst betalt 14/ til udsøgt Havn, 14/6 to Havne, og fra Bombay 1/ mindre, December Afskibning.

Sortehavet, Azoff og Donauen har ikke meget at byde paa, og da Tilbudet af Tonnage stadig er stort, er Raterne faldne. Fra Odessa eller Nicolaieff er 7/9 à 8/3 nu det højst opnaaelige pr. November til L. H. A. R., 6 d. ekstra Hamburg, og lignende Rater betales fra Sulina. Azoff møder ogsaa op med en meget limiteret Efterspørgsel, og Markedets Tilstand karakteriseres af en Befragtning som 10/ til Rotterdam, 10/9 Hamburg, 11/3 Bergen/Kjøbenhavn pr. November. Donauen er lidt bedre som en Følge af større Tilførsler af Korn, og der kan faas 10/6 à 10/9 til udsøgt Havn. For Erts fra Poti sluttedes sidst til 12/9 Garston pr. December.

Middelhavet trykkes stadig af de mange Baade, som udbydes, og til Trods for at der er ret rigeligt med Ordre, holder Raterne sig dog lave. For Erts betales der 8/9 Ergasteria/Maryport, 8/3 Rotterdam, 7/ Almeria/Stockton, 9/ Huelva/Amsterdam, 7/9 Seriphos/Newport, 8/3 Limiona/Glasgow, alt med „free despatch“. Fra Afrikas Nordkyst sluttedes til 10/ pr. Ton Byg én engelsk Havn, 11/ to Havne, og for Fosfat noteres fra Bona 8/ til Rotterdam, 10/6 Stettin, medens der for Esparto kan faas 14/6 à 15/ fra Almeria, 14/ à 14/6 fra Oran til Skotlands Østkyst. Alexandria er lavere og har sidst betalt 8/3 til Hull pr. November, endvidere 10/ til U. K. „Ordre“, 9/ direkte Havn pr. December. For Sukker til Forenede Stater er Raten uforandret 12/. Fra Bilbao betales for Erts som følger: 4/ à 4/3 Cardiff, 4/4 1/2 Newport eller Swansea, 5/1 1/2 Middlesbro, 5/3 Stockton, 6/3 Maryport, 6/9 Workington. Der sluttedes nogle Dampere for Jordnødder fra Afrikas Vestkyst (Rufisque etc.) til Frs. 16 Marseille, 17 1/2 Antwerpen, 18 à 19 Bremen pr. December/Januar.

Nordamerika er, som anført, værre end nogensinde,

og Pessimister mener, at Bunden ikke er naaet endnu. Imidlertid sluttedes der til følgende lave Rater: 1/3 pr. Quarter fra Portland til udsøgt Havn U. K. eller Kont. pr. November, 1/4½ fra Boston med Option af Hamburg til 1/6. For Bomuld fra Savannah er 21/9 à 22/6 stadig det yderst opnaaelige. Fra Golfhavn betinges paa Netto Charter ikke mere end 8/9 à 9/ pr. December til U. K. eller Kont., 10/ à 10/6 for en eller to danske Havne, og for Korn kan ikke faas over 2/ a 2/1½ pr. Quarter. Tømmerfragterne er uforandret lave; der er sidst betalt 80/ Mobile/Liverpool, og fra Pensacola til hollandsk Havn og Lybeck noteres 87/6. Fra de kanadiske Træpladser er der en Smule Begær paa Basis af 42/6 fra Miramichi til Englands Østkyst, prompt Lastning.

La Plata Markedet er lavere for prompt med Afslutninger pr. November til 15/ fra San Lorenzo Grænsen, 13/ à 13/6 fra Buenos Ayres. For Januar/Februar Lastning er Befragterne ikke saa villige til at byde som for et Par Uger siden, men 17/6 for „handy“ Tonnage kan dog endnu faas. For Quebracho fra Colastine til Kontinenthavn er betalt 19/ pr. November.

Østersøen er meget stille, idet Trælastafskibningerne fra Botten nu er ved at ophøre for i Aar, og de sydligere Eksportpladser har kun saare lidt at byde paa. Fra Sydfinland til Hull eller Grimsby er sidst betalt 24/ à 25/ D/B. og fra Kronstadt til London 26/, og noteres endvidere Frcs. 27 D/B. B. Skutskær/Antwerpen. Frcs. 33/34 Hudiksvall og Hernøsand/Ostende, Hfl. 12 Sundsvall/Holland. I St. Petersborg forbereder man sig nu paa at lukke, og Markedet maa betragtes som udgaaet. Sidst betalte Rate er 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, i Sandhed en sørgelig Fragt at slutte Saisonen med. Fra Reval noteres nominelt 1/0¾ Hvedebasis London, og Libau Markedet fortsætter med at fragte til 10½ d. Havrebasis London eller Rotterdam, 1/ Hamburg, Bremen, 1/1½ Rouen. Tilførslerne til Riga er stadig smaa og Raterne som Følge deraf lave; der noteres 10½ d. Havrebasis til London, Hfl. 12 D/B. og Hfl. 14 for Kappbjælker til Holland, Frcs. 25/26 D/B. og Props, Frcs. 18 Hør, Frcs. 7 Oljekager til Dunkirk eller Ghent, Frcs. 27½ à 28 D/B. Rouen. Fra Windau til Holland kan faas Hfl. 14 pr. Tylt Kappbjælker. Kønigsberg betaler uforandret 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/4½ Antwerpen, 14/ Hamp. For Sleepers noteres 7/ Memel/Troon, 8/ Birkenhead. Smaadampere kan faa Rm. 12 Rugbasis fra Libau til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 13½ Gøteborg, og Rm. 14 fra Kønigsberg til Østnorge, Rm. 18 Wiborg.

Kulfragterne er enten lidt lavere eller uforandrede, og Ekspeditionerne er gennemgaaende overalt bedre. Fra Forthet foregaar Forretningen meget slæbende; der er sidst betalt 5/ Stockholm, 4/6 Aarhus, 5/ Aalborg, 5/3 Kiel, 5/6 Lybeck, 4/6 à 4/7½ Kjøbenhavn, 5/9 à 6/6 dansk Provinshavn (16-13 Fod), 5/6 Boulogne; men det er tvivlsomt, om disse Rater nu kan gentages. Fra Tyne eller Blyth sluttes til 4/7½ Riga, 4/9 Pillau, 5/ Lybeck, Flensborg eller Holtenau, 4/6 Neufahrwasser, 4/9 Malmø, 6/ Barcelona, 4/9 à 5/ Genua, 6 Venedig. Fragterne fra Wales til Østen og La Plata er lavere, og er der sidst accepteret 9/6 à 10/6 Cardiff/Colombo, 8/9 à 9/ Monte Video eller Buenos Ayres; endvidere betinges fra Cardiff 4/6 Oporto, 5/ à 5/3 Genua, Frcs. 6¼ à 7 Marseille, 5/ Neapel, 5/3 Alexandria, 5/ Port Said, 6/3 à 6/9 Madeira eller Las Palmas, 7/9 Dakar.

Sejlskibsmarkedet er trevent, og særlig er der indtraadt en betydelig Flovhed i Fragterne fra de nordlige Stillehavspladser. Det højst opnaaelige fra San Francisco for prompt Lastning til U. K. eller Kont. er 15/ à 16/3, hvilket er 4/ lavere end for 2 Maaneder siden. Fra Portland (Or.) eller Tacoma noteres nominelt 22/6 pr. December. Raterne fra Sydamerikas Vestkyst har holdt sig, og der er i den senere Tid sluttet en Mængde Skibe for Salpeter til c. 17/6 for prompt Lastning og enkelte til 19/6 pr. Maj/Juni. For Guano be-

tinges 20/ prompt Lastning. Kulfragterne fra Newcastle (N. S. W.) til Sydamerikas Vestkyst eller San Francisco holder sig omkring 12/. Fra Cardiff til Cape Town er betalt 17/6 med „customary discharge“. For Petroleum noteres fra New York 16 Cents til Hongkong, 17½ d. Shanghai, 10 Cents Calcutta, til hvilke Rater der fornylig er effektueret Befragtninger. — I den kortere Fart er Markedet mindst lige saa daarligt som i Langfarten, og for Østersøens Vedkommende er der nu meget lidt at gøre. Blandt de sidste Kulbefragtninger kan nævnes 4/ Hull/Gøteborg, £ 4.15 pr. Keel Hull/Carlskrona, 6/ Tyne/Cherbourg, 6/6 pr. Ton Koks Hull/Kjøbenhavn. For Smaaskibe fra Kjøbenhavn kan faas Majjs eller Hvede til 11/13 Øre pr. Centner til dansk Provinshavn, 8 Øre Malmø, og har der endvidere været et godt Begær til Gøteborg, hvortil er betalt Rm. 2¾ à 3¼ pr. Ton, endvidere Rm. 4 til Christiania. Kridt fra Stevns til Riga giver Rm. 3½ pr. Ton, og Mursten fra Hasle kan faas til Rm. 9 à 10 pr. 1,000 Stkr. til Flensborg, Kiel eller Lybeck, Rm. 3 pr. Ton til Danzig. For Majjs fra Kjøbenhavn til Stolpemünde, Rügenwalde eller Kolberg betales Rm. 4 pr. Ton. Trælaster fra Botten findes der saa godt som ingen flere af.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Jeg er bestemt med en Ladning Kul til en dansk Provinshavn, hvor jeg véd, at det er Kutyme ikke at losse med Tønder, men med Kurve eller Ballasthaljer, hvorefter Kullene vejes paa almindelige Arbejdsvogne paa Stadens Vægt, og at Ifyldningen maa besørges for Skibets Regning.

Jeg tillader mig herved at udbede mig Oplysning gennem „Dansk Søfartstidende“ om følgende:

1. Er jeg forpligtet til at oprigge saadanne Lossebomme, som kan svinge ind over disse Arbejdsvogne, naar Modtageren slet ikke vil give Hjælp til Ifyldningen?
2. Behøver jeg at lade mig nøje med Vejningen paa den Maade, eller kan jeg forlange, at Vejning skal finde Sted om Bord, naar Ladningen ikke tages efter Konnossementet?

Sv.: ad 1. Skibet kan ikke nægte at fylde Kullene i Modtagerens Emballage, for saa vidt denne bestaar af Kurve, Baljer eller lignende, men ud over Levering ved Skibssiden — Rælingen — har Føreren ingen Forpligtelse ifølge Søloven. Vil Modtageren have Emballagen med Kul svinget i Land til Vogn, maa Arrangement herom træffes med Skibets Fører, bedst derved, at Modtageren giver Hjælp til Ifyldningen eller Ophivningen.

ad 2. For saa vidt Fragten skal betales efter udleveret Vægt, kan Føreren selvfølgelig forlange, at Kullene vejes ved Skibets Side; der vil nemlig altid blive Spild ved Kullenes Kørsel paa Arbejdsvogne til Stadens Vægt.

Ugens Havarier.

Jupiter, Kutter af Hjerting, sprang Natten til d. 29. Oktbr. læk og er sunken ud for Fyrskibet Vyl. Folkene reddede sig i egen Baad om Bord paa Fyrskibet.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet Gent fra Riga med Tab af Dækslasten (Træ) samt med oven Bords Skade.

Weeser, Fiskedpsk. af Bremerhafen, der d. 21. f. M. strandede udfor Nørre Vorupør, blev d. 29. f. M. bragt flot af Svitzers og ind til Frederikshavn med Skade paa Ror og Agerstævvn. Er senere bragt til Kiel for Dokning.

Freundschaft, Kuf af Westrauderfehn, er sunken udfor Søndervig. Mandskabet bjærged og landsat i Kragerø.

Richard Nordraak, Dpsk., er af Svitzers bragt læk hertil for Reparation efter Grundstødning paa Schönheyder Pullen.

Platessa, Trawldpsk. af Hamburg, der d. 21. f. M. grundstødte ved Læsø, er bragt flot af Svitzers og Læseboere for en Bjærgeløn af 50 % af Værdien. Skibet befundet ubeskadiget.

Agnes, Skonnert af Karlshamn, er ankommet til Vejle fra Norrkøping med Trælaster. Skibet har i Storm under Gotland mistet en Del Dækslast.

Emma, Skonnert af Åbo, er i Ballast til Hjemstedet grundstødt udfor Digerne ved Sønderstrand. Activ af Nakskov assisterer.

Sibens, Skonnert af Riga, kom d. 20. f. M., paa Rejsen fra Kronstadt til Delfzyl, paa Grund paa Sønder Røse. Flot med Assistance af Svitzers og bragt hertil.

Martha, Skonnert af Rudkjøbing, er paa Rejsen fra Bandholm til Leith med en Ladning Byg indkommet til Frederikshavn med uklare Pumper. Losser og reparerer.

Ingeborg, Barkskip af Cimbritshamn, er paa Rejsen fra Kotka til Vejle indkommet til Helsingborg med en Del oven Bords Skade og uklare Pumper. Skibet slæbes til Vejle for at losse sin Ladning.

Væring, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Archangelsk haft haardt Vejr og har mistet en Del af Dækslasten.

Rita, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga haft haardt Vejr og har mistet en Del af Dækslasten.

Brachtzacken, hollandsk Tjalk, kom den 30. Oktbr. paa Grund udfor Dragør. Flot med Assistance af Dragør Bjærgere og bragt hertil af Svitzers.

Dunmore, 3-m. Skonnert af Kjøbenhavn, har d. 1. ds. i Øresund, paa Rejsen fra Nykjøbing M. til Nystad i Ballast, været i Kollision med Barkskipet Westa af Oscarshamn, der var paa Rejsen fra Randers til Westervik, ogsaa i Ballast. Dunmore fik en Del oven Bords Skade og indgik til Helsingør. Vesta fik Skade paa Stævnen og mistede Klyverbommen.

Goede Trouw, hollandsk Tjalk, er efter Grundstødning indkommet til Svaneke fuld af Vand. Losser og reparerer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er d. 29. f. M. en større Fragtdamper (Værftets Nybygning Nr. 224) løbet af Stablen. Skibet, der bygges for Regning Hr. C. K. Hansen, har (Dampskibsselskabet af 1896), er 270 Fod langt, 38 Fod bredt og 21 Fod dybt og faar en Bæreevne af c. 2,700 Tons Dødvægt: det bygges til Bureau Veritas højeste Klasse og bærer Navnet „Skodsborg“.

Afløbningen, der overværedes af Dampskibsselskabets Bestyrelse og flere Indbudne, foregik smukt og uden Uheld.

Umiddelbart efter Afløbningen lagdes paa den ledige Bedding Kølen til en ny stor Damper til Hamburg.

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. Adolph Andersen, Sørensen, ank. til Rotterdam 31. Oktbr. — Alabama, Gøtsche, afg. fra Christianssand til New Orleans 20. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Newcastle 1. November. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 3. Novbr. til Cartagena. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Libau 31. Oktober — A. N. Hansen, Paaske, afgaar forv. 4. Novbr. fra St. Petersburg til Antwerpen. — Antwerpen, Andresen, afgaar forv. herfra 10. November til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik herfra 23. Oktbr. til New York. — Arno, Strubberg, ank. til St. Petersburg 27. Oktbr., afgaar forv. 6. Novbr. — Axelhuus, Skov, ankom her 2. Novbr. fra Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Tarragona 3. Novbr. til Denia — Beira, Lunge, ankom til Helsingfors 3. Novbr. — Botnia, Bay, afgaar forv. 4. Novbr. herfra til Reval. — Ceres, Kjær, ankom her 4. Novbr. fra Island og Færøerne via Leith og Christianssand. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra St. Petersburg 1. Novbr. til Wiborg. — Christian IX., Kolster, ank. til Pillau 3. November. — Christianssund, Rørbye, ank. her 2. Novbr. fra Stettin. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom til Messina 1. Novbr. — Douro, Mortensen, afgaar forv. 3. Novbr. fra Lissabon hertil. — Ella, Johnsen, ank. til Hamburg 3. Novbr. — Eos, Harder, afgik fra Libau 3. Novbr. direkte til London. — Florida, Ørum, afgik fra Cardiff 27. Oktober til New York og Boston. — Frederik, Thomsen, afgik fra Hull 2. Novbr. — Garonne, Kromann, ank. til Bordeaux 3. Novbr. — Georgios I, Schibbye, afg. fra Christiania 15. Oktbr. til Boston. — Hekla, Wulff, afg. fra Christianssand 1. November til New York. — Hengest, Simonsen, ankom til London 29. Oktbr. — Hjelm, Hansen, afgik fra Sundsvall 3. Novbr. — Island, Holst, ankom til New York 3. Novbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Cette 1. Novbr. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Riga 2. Novbr. til Antwerpen. — Jyden, Glösen, ank. her 4. Novbr. fra Riga. — Kasan, Hansen, ankom her 3. Novbr. — Kentucky, Thidemann, ankom her 29. Oktbr. fra New York. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 3. Novbr. — Kursk, Møller, ank. her 3. Novbr. fra Hull. — Leopold II, Meier, ankom til Grimsby 30. Oktober. — Loire, Rabe, ankom til Trangsund 3. Novbr. — Louise, Rasmussen, afg. fra Pillau 3. til Hull via Kbhvn. — Louisiana, Lissner, ank. forv. her 4. Novbr. fra St. Petersburg. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 29. Oktbr. til Boston. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 3. November. — Morsø, Frisenette, afgaar forv. 4. Novbr. fra St. Petersburg hertil. — Moskø, Sørensen, ank. til Riga 1. Novbr. fra St. Petersburg — Nicolai II. Sonne, afgik herfra 5. November til New York. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik 3. Novbr. herfra til St. Petersburg. — Nordjylland, Krag, ank. til Antwerpen 1. Novbr. — Norge, Gundel, ank. her 1. Novbr. — O. B. Suhr, Jønsen, ankom til St. Petersburg 28. Oktbr. — Omsk, Müller, afgik herfra 4. Novbr. til St. Petersburg. — Oscar II, Skjødt, afg. fra New York 29. Oktbr. hertil. — Perm, Christensen, ank. til Dunkirk 3. Novbr. — Pregel, Olsen, ank. til Libau 2. Novbr. — Rita, Meldahl, afgik fra Antwerpen 2. Novbr. hertil. — Seine, Staal, ank. her paa Reden 3. Novbr. paa Rejse fra Borgå til La Rochelle. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 23. Oktbr. hertil. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 31. Oktbr. — Tiber, Bech, afg. fra Cadiz 2. Novbr. hertil. — Tyr, Jørgensen, ankom her 26. Oktober fra Stettin. —

Valdemar, Kofoed afgik fra Hull 2. Novbr. til Windau og Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, afgaar forv. fra Denia til Valencia 4. November. — Viking, Rasmussen, ankom her 4. Novbr. fra Libau. — Xenia, Kruse, afg. fra New York 2. Novbr. hertil. — Yrsa, Gommessen, ank. til Gefle 3. Novbr. — Habil ankom her 4. Novbr. fra Liverpool. — Pera afg. fra London 3. Novbr. hertil via Aarhus. — Skjold ank. til Bergen 3. Novbr. — Forsete ank. til Holmsund 4. Novbr. — Alekte afgik herfra 2. Novbr. til Stockholm. — Ringfond afg. fra Antwerpen 2. Novbr. til Aarhus. — Mercur ankom her 3. Novbr. fra Bremen. — Venus ankom her 1. Novbr. fra Rotterdam. — Wally ankom her 4. Novbr. fra Danzig.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afgik fra Sunderland 18. Oktbr., ank. til Kronstadt 24. Oktbr. — Frode, Tofte, afg. fra Dunkerque 31. Oktbr., ank. til Blyth 2. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Wearmouth 2. Novbr., ank. til Kjøbenhavn 5. Novbr. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kronstadt 23. Oktbr., ankom til Finland. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kotka 27. Oktbr., best. til Amsterdam. — Knud II, Mancke, afgik fra Riga 2. Novbr. best. til Anvers. — Skjold, Schmidt, afg. fra Libau 1. Novbr., best. til London. — Danmark, Kraemer, afgik fra Ghent 30. Oktbr., ank. til Kbhvn. 4. Novbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Cardiff 25. Oktbr., best. til Alexandria. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 17. Oktbr., ankom til Pillau 23. Oktbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Dunkerque 30. Oktbr., ankom til Blyth 1. Novbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 24. Oktbr., best. til Alexandria. — Svend II, Risø, afg. fra Riga 21. Oktbr., ankom til Rouen 31. Oktbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Petersburg 20. Oktbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Burntisland 31. Oktbr., best. Aarhus. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Kronstadt 29. Oktbr., best. til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 28. Oktbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Kronstadt 25. Oktbr., best. til London. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Rotterdam 30. Oktbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til North Shields 3. Novbr. — Kamma, Løffer, ank. til Riga 2. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Bollsta 28. Oktbr. — Elna, Møller, afgik fra Howden Dok 2. Novbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Stugsund 1. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, ankom til Lissabon 30. Oktbr. — Ophelia, Vilhelmsen, afgik fra Kbhvn. 31. Oktbr. — Kronborg, Jeppesen, pass. Konstantinopel 3. Novbr. — Væring, Krohn, afgik fra Antwerpen 4. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, pass. Gibraltar 2. Novbr. best. til Dublin. — Niobe, Schmidt, afgik fra Rouen 29. Oktbr., ankom til Methil 2. Oktbr. — Nancy, Nielsen, afg. fra Esbjerg 2. Novbr., ankom til South Shields 4. Oktbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Lovisa 2. Novbr., bestemt til Great Yarmouth. — Nordsoen, Gram, afgik fra Piteå 23. Oktbr., ankom til Trouville 1. Novbr. — Nexos, Sørensen, pass. West Hartlepool 4. Novbr., bestemt til Sancta Cruz de Teneriffe. — Nora, Jørgensen, ank. til Morlaix 31. Oktbr. — Neptun, Winther, afgik fra Rökkala 30. Oktbr., ankom til Kotka 31. Oktbr. — Nerma Nielsen, afgik fra Kbhvn. 1. Novbr., bestemt til Sundsvall. — Alfa, Meinertz, ankom til Methil 27. Oktbr.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra West-Hartlepool 31. Oktbr., bestemt til Kalmar. — Dagny, Lorentzen, ank. til Methil 4. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afgik 2. Novbr. fra Grangemouth til Reval. — Karen, Degn, ank. 4. Novbr. til Abo.

Nordsoen. Wineland, Degn, afg. fra Antwerpen 27. Oktbr. — Nordland, Petersen, ankom til Marseille 29. Oktbr. — Holland, Lund, ankom til Djeppe 28. Oktbr. — England, Andresen, afgik fra Warkworth 2. Novbr. — Rusland, Møller, afg. fra Kbhvn. 4. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ankom til Boness 4. Novbr.

Urania. Ekliptika, Callesen, afgik fra Malta 30. Oktbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Kjøbenhavn 3. Novbr. best. til Burntisland. — Fyen, Hansen, afgik fra Helsingør 31. Oktbr., ankom til Libau 2. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, ank. til Kbhvn. 29. Oktbr. — Russia, Hansen, afgik fra Riga 1. Novbr. best. til Terneuzen.

Bsterseen. Patria, Lund, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Aarhus. — Gratia, Skov, afg. fra Riga 1. Novbr., best. til Amsterdam.

Union. Frisia, Nielsen, ankom til Kbhvn. 30. Oktbr. — Caledonia, Fisker, ankom til Dordrecht 1. Novbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Sunderland 1. Novbr., ankom til Hamburg 3. Novbr.

Dannebrog. A malienborg, Dømsel, ankom til Havre 3. Novbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Funchal 26. Oktbr., bestemt til River Plate. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til West Hartlepool 15. Oktober. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Abo. 2. Novbr., best. til Antwerpen. — Frederiksborg, Jørgensen, afg. fra Kbhvn. 3. Novbr. best. til Kronstadt. — Jomsborg, Kühl, afg. fra Kbhvn. 5. Novbr., best. til West Hartlepool. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Ny Caledonien 3. Oktbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kbhvn. 2. Novbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Frederikshavn 28. Oktober. — Søborg, Fischer, afgik fra Genua 30. Oktober, bestemt til Sevilla. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Neapel 3. November. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Glasgow 31. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Newcastle 2. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sundsvall 31. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Christiania 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Ardrossan 30. Oktbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. 1. Novbr. til Ghent. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Dartmouth 2. Novbr., best. til Aarhus. — Vordingborg, Petersen, ankom til Rotterdam 31. Oktbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ankom til Lissabon 3. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Burntisland 2. Novbr. best. t. Kbhvn. — Sjælland, Sonnichsen, ank. t. Køningsberg 1. Novbr. — Agnete, Jensen, ank. til Kbhvn. 2. Novbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Korsør 4. Novbr. — Alice, Hansen, ankom til Burntisland 29. Oktbr. — Ajax, Brorson, afgik fra Kiel 30. Oktbr., best. til Newcastle. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 3. Novbr. — Nauta, Madsen, afg. fra Fiume 1. Novbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, afg. fra Burntisland 14. Oktbr., best. til Island.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Libau 25. Oktober. — Ansgar, Reese, ankom til Riga 31. Oktbr. — I. N. Madyg, Hahn, afg. fra Kronstadt 29. Oktbr., best. til Gand. — Hamlet, Sommer, afgik fra Kronstadt 28. Oktbr., bestemt til Amsterdam. — Helge, Matthiessen, afgik fra Kronstadt 1. Novbr., best. til Rotterdam.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Gøteborg 2. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Singapore 28. Oktbr. — Prins Valdemar, Berg, afgik fra Hankow 31. Oktober.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ligger i Fredericia. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afgik fra Swansea 31. Oktbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Kbhvn. 31. Oktbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Kbhvn. 29. Oktbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 18. Oktbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Blyth 1. Novbr. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Vejle 2. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, ankom til Tyne 3. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, afgik fra Libau 3. Novbr., best. til Antwerpen. — London, Bom, ankom til Methil 2. Novbr. — Paris, Nielsen, ankom til Ghent 30. Oktbr.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Tyne 31. Oktober. — Clara, Jensen, afg. fra Burntisland 1. Novbr., best. til Kiel. — Kai, Thomsen, ank. til Kjøbenhavn 4. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Kjøbenhavn 30. Oktober, best. til Burntisland. — Svend, Bønnelycke, ank. til Methil 30. Oktober.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Leith 3. Novbr.

Sejlskibe.

Fana, Nordby. Embla, Jepsen, afgik fra Algoa Bay 29. Oktbr. til Mauritius. — Casma, Sonnicksen, ankom til Antwerpen 31. Oktbr. fra Helsingør. — Anna, Clausen, afg. fra New York 19. Oktbr. til Rio Grande. — Sixtus, Eriksen, afgik fra St. Rosalia 29. Oktbr. til Astoria. — Havila, Holm, afgik fra Sitabonda (Java) 1. Novbr. til Delaware Breakwater. — Prinsesse Marie, Clausen, afg. fra Freemantle 1. Novbr. til Newcastle N. S. W. — Rosa, Brinck, ank. til Cardiff 1. Novbr. fra London.

Rønne. Rolf, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 27. Oktbr. — Charles, Kjeldsen, ankom til Grimsby 29. Oktbr. — Castor, Clausen, ankom til Skelsker 30. Oktbr. — Cathrine, Hansen, ankom til Svendborg 30. Oktober. — Prøven, Bidstrup, ank. til Swinemünde 31. Oktbr. — Veset, Ølsted, ankom til Kolding 30. Oktbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Bergvara 3. Novbr. — Zephyr, Jensen, ankom til Königsberg 3. Oktbr.

Svendborg. Gæa, Møller, ankom til Fowey 27. Oktbr. — Fritau, Nielsen, ankom til Pillau 26. Oktbr. — Skirner,

Pilegaard, ank. til Stockholm 26. Oktbr. — Urda, Rasmussen, ank. til Langøre, Samse, 25. Oktbr. — Grethe, Hansen, ank. om til Hull 28. Oktbr. — Dannebrog, Børgesen, ank. om til Gravesend 29. Oktbr. — Ludvig, Larsen, ank. til Leith 29. Oktbr. Minerva, Fuglsang, ank. om til Leith 30. Oktbr. Marie, Petersen, ank. til Aberdeen 31. Oktbr. — Erhardt, Larsen, ank. til Langesund 30. Oktbr. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. til Göteborg 31. Oktbr. — Erik, Hoffmann, ank. om til Whitby 31. Oktbr. — Sophie, Mikkelsen, ank. om til Fowey 1. Novbr. — Delos, Andersen, ank. om til Malvas 1. Novbr. — Confidence, Mauritsen, ank. til Rudkjøbing 31. Oktbr. — Kirstine, Dam, ank. om til Norrkøbing 30. Oktbr. — Magnet, Gommessen, ank. om til London 2. Novbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. om til Hull 3. Novbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. om til Mønsterås 3. Novbr. — Flora, Sørensen, ank. til Marseille 3. Novbr. — Union, Olsen, ank. om til Kjøbenhavn 3. Novbr. — Alfrede, Wilde, ank. om til Memel 3. Novbr. — Neptunus, Jensen, ank. om til Børgense 3. Novbr.

Æra. Zephyr, Hansen, var sejlferdig 6. Oktbr. i Konakry (Afrika) bestemt til Demerara (Syd Amerika). — Marie, Hermansen, ank. om 27. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Alf, Rasmussen, ank. om 28. Oktbr. til Göteborg. — Forældres Minde, Christensen, ank. 28. Oktbr. til Larvik. — Eos, Christensen, afg. 29. Oktbr. fra Kbhvn. til Noige. — Niels Juel, Nielsen, ank. om 29. Oktbr. til Liverpool. — Hebe, Clausen, ank. om 30. Oktbr. til Rørvig paa Rejse fra Riga til Holbæk. — Saga, Clausen, afgik 19. Oktbr. fra Faro (Spanien) til Maracaibo (Venezuela). — Yrsa, Rasmussen, afg. 23. Oktbr. fra Gibraltar til Genua. — J. A. Kromann, Christensen, sejlferdig 30. Oktbr. i Genua bestemt til St. Ybes. — H. C. Christensen, Boye, ank. om 30. Oktbr. til Lovisa. — Wemyss Castle, Andersen, ank. om 29. Oktbr. til Stockholm. — Gabrielle, Henriksen, afgik 28. Oktbr. fra Kjøbenhavn. — Caroline, Eschen, ank. 31. Oktbr. til Rudkjøbing. — Skjold, Nielsen, ank. om 31. Oktbr. til Christiania. — Baltic, Christensen, ank. om 30. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Familien, Mortensen, ank. om 30. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Dana, Carlsen, ank. om 30. Oktbr. til Guldborg. — Mathilde, Hansen, ank. om 31. Oktbr. til Mullerup. — Hansigne, Thøgersen, ank. om 30. Oktbr. til Bivadeselle (Spanien). — Hekla, Jørgensen, sejlferdig 29. Oktbr. i Göteborg best. til Tynemouth. — Marie, Hansen, ank. om 31. Oktbr. til St. Mary (Scilly). — M. Hay, Petersen, ank. om 31. Oktbr. til Svendborg. — Niels, Jensen, ank. om 31. Oktbr. til Ærøskjøbing. — Maren, Albertsen, ank. om 1. Novbr. til Arendal. — Hermod, Dreimann, ank. om 1. Novbr. til Loctudig. — Smart, Christensen, sejlferdig 29. Oktbr. Norrkøping bestemt til Dartmouth. — Rødkilde, Christensen, ank. om 30. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Lykkens Prøve, Jensen, ank. om 30. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Folmer, ank. om 31. Oktbr. til Ærøskjøbing fra Danzig. — Caroline, Albertsen, afgik 31. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Stege. — Vera, Hansen, afgik 31. Oktbr. fra Kjøbenhavn til Göteborg. — Immanuel, Bager, ank. 30. Oktbr. til Stege. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. om 2. Novbr. til Boulogne. — Diana, Hansen, ank. 3. Novbr. til Dysart. — Eos, Christensen, ank. om 31. Oktbr. til Skien. — Elise Marie, Olsen, ank. om 3. Novbr. til Heligenhafen. — Immanuel, Schmidt, ank. om 3. Novbr. til Rudkjøbing. — Haabet, Christensen, ank. om 2. Novbr. til Nakskov. — Christian d. 9., Christensen, ank. om 3. Novbr. til Fowey. — Eden, Petersen, ank. om 3. Novbr. til Dacard. — Genius, Bastrup, ank. om 3. Novbr. til Pillau. — Prøven, Schmidt, ank. om 3. Novbr. til Cardiff. — Hydra, Jørgensen, er afgaaet fra Gent til Leithfjorden. — Hertha, Krull, var 30. Oktbr. sejlferdig i Borgå best. til St. Valery. — Ceres, Bager, var 31. Oktbr. sejlferdig i Bridgeness til Svendborg. — Duen, Christensen, ank. om 31. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, ank. om 31. Oktbr. til Kjøbenhavn. — Annes Minde, Friis, ank. om 1. Novbr. til Kjøbenhavn. — H. C. Grube passerede 30. Oktbr. om South Foreland. — Anna, Madsen, ank. om 2. Novbr. til Brügge.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere 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, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Vyl. En Kutter er sunken 4 Kml. Ø. t. S. for Fyrskibet „Vyl“.

Jyllands V.-Kyst. Blaavands-Huk. En ny Rednings-Station, med Baad, er oprettet c. 1,000 Alen N. for Blaavands-Huk Fyr.

Kattegat. Anholt. Anholt Havn, paa Øens NV.-Spids, er nu aabnet for Skibsfarten. Den bestaar af en Yderhavn og en Inderhavn. Havnen dannes af to fra Kysten udgaaende Ydermoler, mellem hvis Hoveder findes et 75 Alen bredt Indløb, der vender mod V. Inderhavnen skiller fra Yderhavnen ved en fra S.-Molen i NV. udgaaende, c. 350 Alen lang Indermole; mellem denne og en kort, fra Land i SV. gaaende Mole findes det c. 75 Alen brede Indløb til Inderhavnen. Dybden i Yderhavnen og i Inderhavnen er 12 Fod, hvilken Dybde ogsaa findes ved Bolværket i Inderhavnen, i hvilken der desuden er fire Rækker Duc d'Alber, der staa i 12 à 10 Fod Vand. I Vinklen mellem N. 50° V. og N. 68° V. fra Havnemundingen er Dybden ikke under 14 Fod.

Midlertidige Fyr. Paa Hovedet af den N.-lige Ydermole en rød Lanterne, paa Hovedet af den S.-lige Ydermole en hvid Lanterne, og paa Hovedet af den lange Indermole en rød Lanterne. Flammens Højde for de to første 16 Fod, for den sidste 10 Fod. Brændetid: 1ste Oktober—1ste Maj.

Smaalands-Farvandet. Guldborg-Sund. En sort Fortøjtønde er i 4 Fv. Vand udlagt i Guldborg-Sund, paa Løbets V.-Side, c. 1,000 Alen S. for Guldborg Færgebro paa Laaland.

Farvandet S. for Fyen. Rudkjøbing-Løb. S. for Strynø, 20 Alen NNV. for Risprikken med 2 Koste paa SØ.-Kanten af Landgrunden, er anbragt en Fyrpæl med et Bræt, fra hvilken vises en hvid Lanterne. Brændetid: 1ste August—1ste Maj.

Tre Bojer, paa hver af hvilke er anbragt en Klokke, ere til Forsøg udlagte følgende Steder:

1. 15 Alen NV. for den N.-ligste Risprík med 2 Koste ved Navers-Grund.
2. 15 Alen SSØ. for den S.-ligste Halmprik ved S.-Enden af den gravede Rende S. for Rudkjøbing.
3. 20 Alen NNV. for den ovennævnte Fyrpæl.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Östergötland Skærgaard. Oxelösund—Arkö. Alen og Logen. Paa Alen er opført en trekantet, 29 Fod høj Baake med Pirkant. Baaken er hvid mod N., rød mod S., Topbetegnelsen hvid. 58° 33' 4" N. Br. 17° 2' 45" Ø. Lgd.

Paa Logen er opført en 10 Fod høj Varde, hvid med rødt Bælte. 58° 32' 10" N. Br. 17° 1' 7" Ø. Lgd.

Rusland. Riga Bugt. Domesnes Fyrtaarn. I Domesnes Fyrtaarn er oprettet Telefon-Station.

Tyskland. Kieler-Fjord. I Kieler-Fjord er der til Brug ved Opmaalng rejst pyramideformet, 16 Fod høje Baaker paa Kysten ved Gaarden, Dietrichsdorf, Mönkeberg, Kitzberg, Holtenau, Wik og Marine-Akademiet. De borttages om et Par Maaneder.

Als N. Holsts-Flak. I November 1902 afholdes Skydeøvelser N. for Holsts Flak, hvor der er udlagt Skiver, som om Natten ere belyste. Skibet, hvorfra der skydes, fører rød Stander paa Fortoppen, og om Natten 3 røde Lanterner, og viser elektriske Søgelys.

Kattegat og Skagerrak.

Norge. Kristianiafjorden. Tønsbergfjorden. I Kristianiafjorden ere følgende Boer fundne:

En 11 Fods Bo 1 Kbl. SØ. t. S. for Natholmen. 59° 7' 7" N. Br. 10° 20' 3" Ø. Lgd.

En 20 Fods Bo 2 Kbl. SØ. t. S. for Natholmen. 59° 7' 0" N. Br. 10° 20' 6" Ø. Lgd.

En 15 Fods og en 18 Fods Bo S. t. V. for Terneskjær. 59° 5' 52" N. Br. 10° 20' 5" Ø. Lgd., og 59° 5' 46" N. Br. 10° 19' 57" Ø. Lgd.

En 6 Fods Bo 1½, Kbl. V. t. N. for Kollene S. for Veierland. 59° 7' 46" N. Br. 10° 20' 53" Ø. Lgd.

En 8 Fods Bo 1½, Kbl. SØ. t. S. for Kariskjær S.-Pynt, tæt ved Farvandet langs Hudø NV.-Side. 59° 7' 30" N. Br. 10° 21' 34" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Vinterafmærkningen i Elben begynder i November. Ved Bönhasensand ombyttes de tre Lystønder med Klodsbojer. Først naar Isgang ventes, ombyttes Lystønden neden for Schulau med en rød Spirtønde med Ballon. De 37 Høder mellem Nienstedten og Wittenberg afmærkes med 6 sorte Klodsbojer med Flag, som ligge 30 Alen uden for Høfdernes Yderender.

Jade. I November 1902 udlægges Vinterafmærkningen i Alte Jade. I Wangeroog Farvand ombyttes Tønde Nr. 3 foreløbig med Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Fyr med Formærkelser.

Wilhelmshaven. I Wintermaanederne brænder, naar Vejret tillader det, paa Hovedet af Lededæmningen paa Wilhelmshaven Red en hvid Lanterne.

Holland. Zeegat van Terschelling. Schuitengat. Paa Barren i Schuitengat er den mindste Dybde nu $10\frac{1}{2}$ Fod, men midtfarvands kan den endnu besejles med $12\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende.

Inschot og Zuidostrak. I Inschot og Zuidostrak er Vinterafmærkningen forandret saaledes fra Sommerafmærkningen: Stumpstøderne Nr. 2, 4, 6 og 8 ere ombyttede hver med een Vintertønde med afkortet Kegle. Stumpstøderne Nr. 3, 5, 9 og 10 ere ombyttede hver med een sort Vager med afkortet Kegle. Stumpstønde Nr. 7 med Kryds er ombyttet med en sort Vager med Kryds.

Zuiderzee. Diemerdam. Fra den 4de til den 8de November 1902 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 10 Fm. til Kl. 3 Em. ved Diemerdam i Retninger mellem Stumpstønde Nr. 15 med afkortet Kegle (Muiderhard) og Muiderberg Taarn. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Fort Pampus, paa Muident V.-Batteri og Diemerdam Kystbatteri, og Dampere ligge ude for at give Vejledning og yde Assistance.

Noordhollandsch Kanaal. Dampere „Hunze IV.“ er sunken i Forhavnen til Wilhelm III. Sluse i Noordhollandsch Kanaal, saa at Skibsfarten gennem Slusen er standset.

England. Longstone. Fra den 17de November 1902 gives Taagesignalet ved Longstone Fyr med To-Stød hver 1 Minut, Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause $2\frac{1}{2}$ S., Stød $2\frac{1}{2}$ S., Pause $5\frac{1}{2}$ S., i Stedet for hver 2 Minutter.

Skotland. Firth of Forth. Bass Rock. Den 1ste December 1902 tændes paa Bass Rock S.-Side et hvidt Blinkfyr, der hver 30 S. viser Seks-Blink. Flammens Højde: 145 Fod. Synsvidden: 18 Kml. Fyret lyser fra N. 62° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 72° V. Hvidt, 65 Fod højt Fyrtaarn. 56° 4' 35" N. Br. 2° 38' 25" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Loire. Bonne Anse. Trébézy. Ovenfor Vraget af Dampere „Trevean“ er udlagt en grøn Spidstønde, NØ. for Klippen Trébézy. Trébézy sorte Lystønde, der viser rødt Lys, ligger tæt nedenfor Vraget. 47° 14' 49" N. Br. 2° 15' 20" V. Lgd.

Forenede Stater i Nordamerika. Maine. Rockland Bølgebryder. De to røde, faste Fyr paa Rockland Bølgebryder ere slukkede, og et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink, tændt lidt N. for de gamle Fyrs Plads. Flammens Højde: 38 Fod. Synsvidden: $11\frac{1}{2}$ Kml. Fyrapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et rødt Taarn, der er sammenbygget med Bygningen til Taagesignalet. Dette gives med en „Daboll“ Trompet. Et-Stød af 5 S. Varighed hver 20 Sekunder. Fyret ligger $1\frac{1}{2}$ Kml. N. 64° V. fra Owls Head Fyr. 44° 6' 14" N. Br. 69° 4' 39" V. Lgd.

Massachusetts. Buzzards Bay. New Bedford. Det kendelige Rørstillads ved Fairhaven, c. 2 Kml. N. 6° Ø. fra Egg Island hvide Dagmærke, er atter opført paa den gamle Plads, og leder, holdt overet med denne Baake, fri af alle Farer til Butler Flats Fyr. 41° 38' 30" N. Br. 70° 53' 12" V. Lgd.

Paa den nylig fundne Grund SV. for Black Rock er der 18 Fod Vand. Den ligger i 6 Fv. Vand, $\frac{13}{16}$ Kml. S. 50° V. fra Stagen paa Black Rock. 41° 34' 9" N. Br. 70° 52' 36" V. Lgd.

Connecticut. Long Island Sound. Norwalk Harbor. Grunde Steder med 5 Fod ligger i Indløbet til Norwalk River, $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 10° V. og $\frac{1}{4}$ Kbl. S. 49° Ø. fra White Rock Reef Baakefyr, og flere grunde Steder skulde findes S. og Ø. for samme Fyr.

Maryland. Baltimore Harbor. Arbejderne ved Uddybning af Løbene til Baltimore antages fuldførte den 1ste November 1902, og der er da tilvejebragt 29 Fods Dybde til Havnen.

Den sorte Spirtønde, der laa i 20 Fod Vand, N. 22° Ø. fra Flagstangen paa Mc. Henry, er inddragen.

Florida. Key West. En rød og sort vandret sribet Spidstønde er i 18 Fod Vand udlagt ved en 18 Fods Grund i Main Ship Channel, fra Key West Fyr i S. 5° V., og fra East Martello Tower i S. 46° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Florida. Pensacola Bay. Caucus Channel. Over Caucus Cut og i Fort Barrancas Ledelinie kan der nu holdes 29 Fod Vand, Middel-Lavvande.

Cuba S.-Kyst. Port Casilda. Paa Cayo Blanco S.-Pynt, ved Port Casilda, er tændt et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 20 Sekunder. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: $8\frac{1}{2}$ Kml. Fyret vises fra en Baake ved en lysegraa Fyrpasserbolig. Det lyser Horisonten rundt, undtagen hvor det mod NV. og NØ. skjules af Skov.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Argentina er erklæret fri for Pest.
Rusland. — Yokohama er erklæret for pestsmittet, Palästina for kolerasmittet.

Østerrig. — Odessa er erklæret for pestsmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 5. Novbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		89	89 $\frac{1}{2}$
Danmark		67 $\frac{1}{4}$	68 $\frac{3}{4}$
Norden	94 $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{3}{4}$
Kjøbenhavn		83 $\frac{1}{4}$	84
Carl	39 $\frac{3}{4}$	39 $\frac{1}{2}$	39 $\frac{3}{4}$
Dannebrog		83	84
Skjold		53 $\frac{1}{2}$	54
Urania	38 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	38 $\frac{1}{2}$	38 $\frac{3}{4}$
Union	83	87 $\frac{3}{4}$	88 $\frac{1}{2}$
Dampsk. af 1896		88 $\frac{1}{2}$	85 $\frac{1}{4}$
Østasiatiske	100 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{1}{2}$
Østersøen		—	—
Nordsøen	34 $\frac{1}{2}$	35	34
Torm		—	—
Vesterhavet		100	110
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	60
Dansk-russisk Dampsk.		—	86
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	104
5% — — — — —		—	—
5% Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		99 $\frac{1}{4}$	100
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	86 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{4}$	86 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.	90 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{1}{2}$
4% — — — 2. Serie ..	94 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$
4% — — — 1. — ..		95	100
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 $\frac{1}{2}$	91
4% — — — 7 — ..		88 $\frac{3}{4}$	89
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — ..		89 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{2}$
Aktier.			
Nationalbank	138 $\frac{1}{2}$	138 $\frac{1}{4}$	138 $\frac{1}{2}$
Privatbank		120 $\frac{3}{4}$	121
Landmandsbank	119 $\frac{1}{4}$	119 $\frac{1}{4}$	119 $\frac{1}{2}$
Handelsbank		122 $\frac{1}{2}$	124
Grundejerbank		107 $\frac{3}{4}$	108 $\frac{3}{4}$
Burm. & Wain	—	92	92 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.		88 $\frac{1}{2}$	90
Sukkertabr.	113 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	113 $\frac{1}{2}$	113 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	113 — 112 $\frac{3}{4}$	112 $\frac{1}{4}$	113

Vekselkurs d. 4. Novbr. 1902.

	avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Liamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.05	—

Notering paa Berlins Børs d. 4. Novbr. 1902.

Russiske Noter	216.45
4% Russiske Consols	100.70
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	99.75
5% Mexikanske 1899	100.40
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — — 1890	85.30

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 2,000, „Norden“ 20,000, „Carl“ 28,000, „Dannebrog“ 10,000, „Urania“ 54,000, „Union“ 12,000, „Østasiatiske“ 14,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

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“



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.



Peter M. Simoni,

Skibsmægler,

Lloyd's Agent.

AALBORG.

Telegr. Adr.: Peter.

Agent for Nordisk Skibsrederforening.



E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.



P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Da det vilde være uoverkommeligt for mig enkeltvis at takke de mange, som har lykønsket og glædet mig i Anledning af mit 50 Aars Jubilæum, beder jeg Dem herved alle modtage min hjerteligste Tak.

A. O. Tuxen.

Lauritz Andersen & Co.,

Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Skibs- og Maskinarbejde

udføres hurtigt og billigst ved

M. H. JÆGER,

Møllgade 48, lige ved Havnen, Aarhus.

Telf. 863.

Telf. 863.

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/S Progres“

Carl & Chr Nielsen,

131, Vestervoldgade. Telefon 5552.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

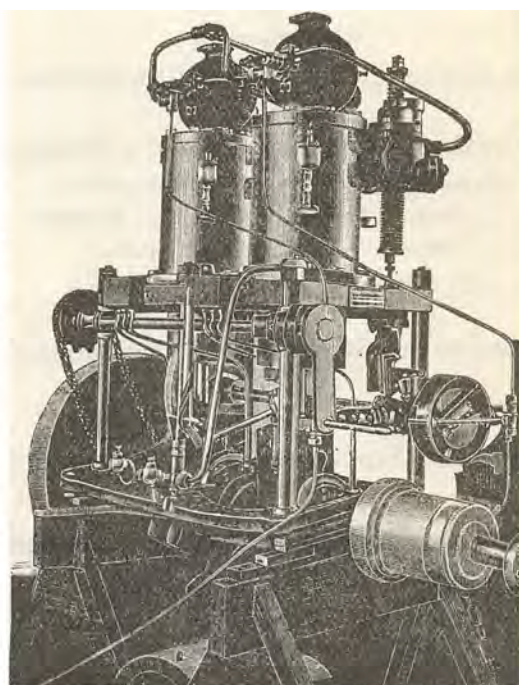
C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
**Nybygninger &
Reparationer.**

Tørdok til Bortforpagtning.

Næste Tørdok kan erholdes i Forpagtning for et Tidsrum af 10 Aar af en dygtig Skibstørmester.

Forespørgsler og Tilbud indsendes til Borgmesterkontoret i Nexø.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

Iste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumsforsbrug, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueaksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

Frederikshavns Jærnstøberi & Maskinfabrik.

(Brødrene Houmøller).

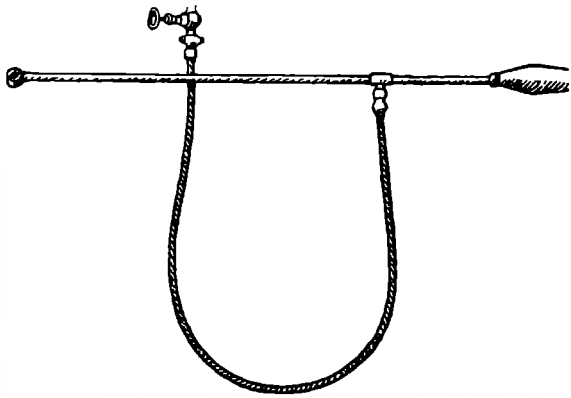
Aalborg Brøndums Akvavitter.

A. WILSON, Kobbensmedemester,

Klostergade 14. Ny Guldsmedgade 30, Aarhus.

Alt Skibsarbejde udføres.

Telefon 137.



Nyt!!! DAMPFEJEAPPARAT

for Røgrørs Dampkedler.

Absolut uundværlige tilsøs.

Ingen Fartformindskelse mere paa Grund af daarlig Fejning.

Eneforhandlere:

Aktieselskabet

**Wilh. Sonesson & Co., Frihavnen,
Kjøbenhavn.**

Telegramadr.:
"Smithans,
St. Petersburg".

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
"Smith,
Cronstadt".

Skibs-

Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg, Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telt. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.
HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Skibsbrød-Bageri.

Dynkarken 33, Aarhus,
anbefales.

C. A. Andersen Krohn.

Hotel „VICTORIA“

Store Strandstræde 20, Hj. af
Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K.,
bringes i d'Err. Officerers
velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved
Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la
carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. C. Dinesens
Efterfølger.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og

Stockholm for

Lanterner.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,

Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,

St. Kongensgade 104. Telf. 8814,

anbefaler prima Varer til

laveste Notering. Petroleum

i Td. til en gros Priser.

H. Steensens
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
 Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.

Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

H. J. Pedersen-Faxe,
 Sct. Annæplads 20.
 Telefon 28070
 anbefaler } Skræderi og
 fuldstændig/Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
 Klasses Varer og Syning.
 Uniformeffekter, fuldstændig
 Sækvipering.
 Uniformshuer i flere Kvali-
 teter.
 Normal Underbeklædning,
 prima Varer.
Specialist i Kedeltøj.

M. Jensen Kjær,
 Herreekvipering.
 Sct. Anna Plads 16.
 Telefon 28056.

**N. JESPENSENS
 SKIBSSMEDIE,**
 Kalkbrænderihavnen,
 leverer alt til Skibsbrug hen-
 hørende. — Grave- & Losse-
 spande, Stenstænger, enkelte og
 dobb. Spil. Alt med Garanti.

Petroleumsmotorer
 fra 1/2 til 60 Hestekraft.
 Skriv efter Tilbud og Tryksager fra
Jyllands Motorforretning
 i Vejle,
 der er Repræsentant for Danmarks største og bedste
 Motorfabrikker.
 600 Anbefalinger foreligger.

Skibs- & Bygningsarbejde
 udføres hurtigst og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
 Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

LANDMANDSBANKEN
 udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle
 større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
 Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
 betalinger besørages.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

INDHOLD: Danmarks Handelsflaade i 1901. — Kjøbenhavn, den 6. November 1902. — Vor Navigationsundervisning. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages
 St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.
 adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitolinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

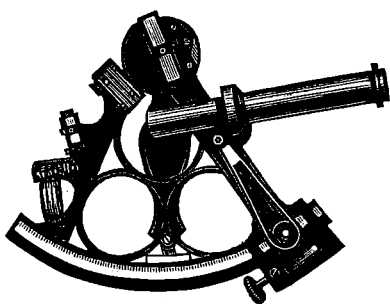
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 46.

Kjøbenhavn, Torsdag den 13. November 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANSHOLMS Ø.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevistig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Kattesundet 14. K.

Telefon 5047.



Den bedste Skibsproviant

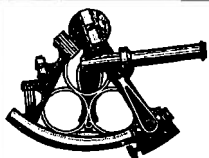


i hermetisk Henkogning er:

A. Formann & Co's Fabrikata.

Vi fremhæve særligt: Blodbudding, Leverpostej, Sylte, Oksekød & Suppe, Pølser, Fiskeboller, Skildpadde, Gulyas, Oksehalesuppe, Kødbudding, Lobescowes & Kødboller i Selleri.

Faas hos enhver Skibsprovianteringshandler i Landet.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar
er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's» store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

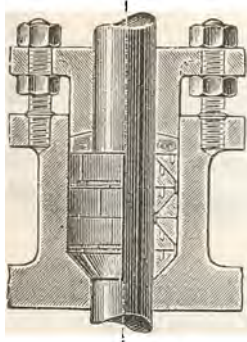
Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskiurensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, København.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

øegte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Copenhagen, og paa trykt selve Om-
vælpapiret.

Læge H. C. Lund.
Hud- og
Kønssygdomme,
Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 8—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,
Skibsprovianteringshandler,
Køb og Salg af Skibe.
Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 46/1901, afsagt d. 5. Novbr. 1902. Dampskibsselskabet Kjøbenhavn mod Kaptajn Haslie som Fører af Dampskibet Annandale.

Den 19. Juni mellem Kl. 11 og 12 om Aftenen fandt der i Hollænderdybet et Sammenstød mellem Dampskibsselskabet Kjøbenhavns Dampers Russia, 1,617 Brutto Tons, og den engelske Dampers Annandale, 1,526 Brutto Tons. Russia var paa Rejse fra Riga til Rotterdam med Trælast, Annandale fra Blyth til Pillau med Kul. Vinden var V.S.V. eller S.V., Vind og Sø af Styrke 1.

Efter Russias Forklaring passerede denne Dampers Kl. 11 Aften Øst om Nordre Røse i c. $\frac{1}{2}$ Kvm.s Afstand og styrede derefter devierende N. 11° V. til det fik Dragørs to røde Ledefyr over et, hvorefter Kursen sattes N. t. O. $\frac{1}{2}$ O. op gennem Hollænderdybet. Da Russia var midt mellem Nordre Røse og Ballonen ved Søndrehoved fik det en modgaaende Dampers — Annandales — Toplanterne og grønne Lanterne at se omtrent $\frac{1}{2}$ Streg eller lidt mere paa Bagbords Boug; den grønne Lanterne saas i et Par Minutter, derefter saas en kort Tid begge Sidelanterne, hvorefter den grønne forsvandt, saa at man kun saa den røde; Annandale befandt sig stadig om Bagbord og den røde Lanterne saas i 2 à 3 Minutter, hvorefter Annandale imidlertid pludselig — i en Afstand af et Par Kabellængder — viste sin grønne Lanterne. Russias Kaptajn, der nu forudsaa et Sammenstød, beordrede haardt Bagbords Ror, idet han samtidig gav et Fløjtstød, og gav straks efter Ordre til Maskinen om „langsomt“; 1 Minut efter kommanderede han „stop“ og „fuld Kraft bak“, idet han samtidig gav 3 Fløjtstød; der bakkedes i c. 2 Minutter, men Kl. 11,27 indtraf Sammenstødet, saaledes at Russia med sin Bagbords Boug under en Vinkel af mellem 50° og 60°, regnet agterfra, tørnede mod Annandales Styrbords Side lige foran for dette Skibs Forrigning. Annandale, der fik en meget betydelig Skade i Skibssiden, blev sat paa Grund paa „Ryggen“, medens Russia, der kun fik et mindre Hul i Bougen, efter et kortere Ophold paa Kjøbenhavns Yderred fortsatte Rejsen til Rotterdam. Fra Russia vil man ikke have hørt noget Dampfløjtstød, i al Fald ikke noget tydeligt, fra Annandale.

Efter Annandales Forklaring styredes der, efter at man havde passeret Middelgrundfortet i en Afstand af c. $\frac{1}{2}$ Kvm., efter Dragør Ledefyr, der først holdtes lidt paa Styrbords Boug. Lidt over 11 fik man Øje paa Russias Toplanterne og røde Lanterne omtrent $\frac{1}{2}$ Streg paa Styrbords Boug i en Afstand af formentlig 2 à 3 Kvm. Roret lagdes da Bagbord, indtil man havde Russia omtrent $\frac{1}{2}$ Streg paa Bagbords Boug; de to Skibe sejlede i 3 à 4 Minutter med rødt imod rødt. Da Annandale derefter netop havde passeret Tønden paa Nordostsiden af Middelgrunden i en Afstand af 1 à 2 Kabellængder, viste Russia, der vel endnu var i c. 1 Kvm.s Afstand, pludselig igen sin grønne Lanterne, medens den røde forsvandt, Russia var da endnu om Bagbord for Annandale. Der blev straks beordret „stop“ og 1 Minut senere „fuld Kraft bak“, idet der samtidig gaves 3 Fløjtstød; Roret blev derhos straks efter lagt en lille Smule Bagbord, for at faa Skibet til at dreje Styrbord over, men Skibet lystrede ikke Roret, men slog tværtimod Bagbord over, saa at Russias grønne Lanterne derefter saas paa Styrbords Boug. Der blev bakked i c. 7 Minutter og da var Farten helt af Skibet, hvorefter Maskinen stansedes og der gaves 2 Fløjtstød. Straks efter viste Russia, som da endnu var i 1 à 2 Kabellængders Afstand, paany sin røde Lanterne og c. 2 Minutter efter at Annandale havde stoppet, skete Sammenstødet. Annandale befandt sig da omtrent 2 Kabellængder syd for Tønden paa Middelgrundens Nordostside, kun lidt i Vest for Fyr-linjen og havde Stævnen imellem S.O. og S.S.O.

Efter Sammenstødet sattes Annandale paa Grund og blev senere taget af af Svitzers Bjærgningsentreprise og bragt ind til Kjøbenhavn, hvor Skibet, medens Ladningen solgtes, blev midlertidig repareret. Den 5. Juli forsøgte Skibet at afgaa til England, men maatte atter vende tilbage til Kjøbenhavn, hvor der foretoges en endelig Reparation fra d. 7. til d. 24. Juli.

Det vedtoges, at de gensidige Erstatningskrav skulde afgøres ved Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

Det vil af de to Skibes Fremstillinger ses, at de havde haft hinanden i Sigte uafbrudt i omtrent et Kvarterers Tid før Sammenstødet. For omtrent den første Halvdel af dette Kvarterers Vedkommende stemmer deres Fremstillinger af, hvorledes de kom frem imod hinanden, saa nogenlunde overens, og navnlig maa det anses for givet, at de i al Fald da mod Slutningen i mindst et Par Minutter uafbrudt viste rødt imod rødt; og det findes derfor at maatte blive uden Betydning, at Annandale, da det forinden drejede c. 1 Streg Styrbord over, ikke ses at have givet noget Fløjtesignal. Derimod stemmer deres Fremstillinger i flere Retninger ikke overens med Hensyn til den sidste Halvdel af Kvarteret, og navnlig kulminerer Uoverensstemmelserne deri, at Annandale i flere Minutter (4 à 5) vil have set Russias grønne Lanterne, hvad der bevægede Annandale til saa tidlig som c. 7 Minutter før Sammenstødet at bakke, hvilket bevirkede at det, der indtil da i flere Minutter havde haft Russia om Bagbord, nu fik det om Styrbord, hvorimod Russia bestemt har bestridt, at det noget Øjeblik har foretaget nogen Bevægelse, hvorved dets grønne Lanterne kan være bleven synlig fra Annandale.

Retten finder nu efter alt, hvad der foreligger, at maatte gaa ud fra, at Russias Fremstilling, om det end mulig et Øjeblik kan have giret lidt, saa at dets grønne Lys derved i det Øjeblik kan være blevet synligt, i det hele er rigtig, medens Retten derimod, uden at der skønnes at være Grund til at komme ind paa Enkelt-heder, finder at Annandales Fremstilling paa flere Punkter giver Anledning til Tvivl, saaledes baade med Hensyn til, hvorledes Skibet befandt sig i Forhold til Fyr-linjen og til dets Kurs og med Hensyn til dets Bakning. Det er givet, at Annandale efter den Retning, hvori det styrede, og det Sted, hvor det befandt sig, burde have gjort alt for at holde sig til den vestlige Side af Farvandet, og at Annandale ved uden tilstrækkelig Grund at bakke i 8 à 9 Minutter før Sammenstødet tabte Styre-ænnen og kom til at lægge sig tværs i Farvandet, hvorhos Russia ikke kan siges paa det Tidspunkt, da det fik Annandales grønne Lanterne at se i en Kabellængdes Afstand, at have handlet i Strid med Søvejsreglernes Art. 21.

Hele Skylden for Sammenstødet findes derefter at maatte tillægges Annandale.

I Henhold hertil afsagdes der Dom efter Russias Paastand, saaledes at Annandales Kaptajn dømtes til at betale 6,543 Kr. 22 Øre med Renter og i Sagsomkostninger 200 Kr.

Dom i S. S. No. 71/1902, afsagt d. 29. Oktober 1902. Matroserne J. C. Rasmussen, Oluf Nielsen og Niels Jørgen Rasmussen mod Dampskibsselskabet Baltic.

Den 21. Juni d. A., da S. S. Livonia lastede Træ ved Himango i Finland for at afgaa til Holland, opsagde Skibsføreren Dæksbesætningen til Fratredelse i Kjøbenhavn under Forbisejling, hvorfor den afmønstredes d. 27. Juni, da Skibet, uden at losse, laa i Kjøbenhavns Yderhavn. Gennem en Forhyringsagent udbetaltes der dem Hyre til Afmønstringsdagen; nogen Grund til Opsigelsen blev ikke givet. Ovennævnte 3 til Dæksbesætningen hørende Matroser anlagde derefter under et Sag

imod Damperens Rederi, Dampskibsselskabet Baltic, korresponderende Reder: Firma Theo Koch & Co., og paastod sig tilkendt hver 1 Maanedes Tillægshyre med 60 Kr. + Renter og Sagsomkostninger.

Det indstævnte Rederi paastod sig frifunden og støttede først sin Frifindelsespaastand paa, at den skete Opsigelse var berettiget, og at der i al Fald forelaa fyldestgørende Grunde dertil for hver enkelt af Matrosernes Vedkommende. Senere indskrænkede Rederiet sig imidlertid til at støtte sin Frifindelsespaastand paa, at Matroserne maatte siges selv at have anerkendt Opsigelsens Berettigelse ved ikke at fremsætte nogen Indsigelse mod den eller noget Krav paa Tillægshyre før efter Afmønstringen og Skibets Afsejling, idet de først fremkom med Indsigelse ved Hyrens Udbetaling, Matros Nielsen endda først efter den Tid.

Retten fandt nu, at det vel maatte antages som godtgjort, at de sagsøgende Matroser ikke havde gjort Indsigelse før efter Afmønstringen, men dette kunde heller ikke erkendes at have været nødvendigt, idet de ikke saas at have været til Stede ved Afmønstringen eller underrettet om Tiden for denne, medens Hyrens Udbetaling skete ved Forhyringsagenten paa Kaptajns Vegne. Ved Hyreudbetalingen opfordredes de til ved Kvittering i Afregningsbogen at erkende Opgørelsens Rigtighed, og Matros Nielsen gjorde ogsaa dette uden videre, hvorved han maatte antages at have mistet Retten til derefter at rejse noget Krav, hvorimod de to andre kun underskrev „med Forbehold“, hvorved de maatte siges i rette Tid og paa behørig Maade at have forbeholdt sig deres Ret til det nu af dem rejste Krav. Rederiet fandtes derefter at burde betale til de to Matroser Rasmussen den forlangte Tillægshyre med Renter, men maatte blive at frifinde for Matros Nielsens Krav. Medens de to første Matroser i og for sig kunde gøre Fordring paa Sagsomkostninger, vilde Matros Nielsen omvendt have at tilsvare saadanne efter Sagens Udfald, men da de alle tre havde anlagt Sagen under et, vilde Omkostningerne som Følge heraf være at ophæve.

Dom i S. S. No. 82/1902, afsagt d. 29. Oktober 1902. Firmaet Cl. Christensen mod Kaptajn Oscar Johnson.

Firmaet Cl. Christensen, der var antaget som Agent for en i Stralsund hjemmehørende Skonnert „Charlotte“, Kaptajn Birnbaum, der laa i Frederiksholms Kanal for at overvintre, havde ved Byfogden ladet gøre Arrest i Skibet for forskellige Udgifter til Beløb Kr. 643.12 + andre Omkostninger Kr. 67.66; Arresten var blevet forkyndt for en om Bord forefunden Kaptajn Johnson, der betegnedes som Skibets Ihænde-haver, men som havde erklæret ikke at være bemyndiget til at betale det for-drede Beløb. Skibets Fører var rejst til Tyskland.

Firmaet paastod nu den foretagne Arrest stadfæstet og sig kendt berettiget til for det paastaaede Beløb Kr. 710.78 at lade gøre Eksekution i Skibet med alt Tilbehør samt eventuelt i dets Assurancesum.

Ved Sagens Foretagelse mødte hverken Kaptajn Johnson eller Kaptajn Birnbaum eller nogen anden for Rederiet.

Efter det foreliggende fandtes Kaptajn Johnson nu med Rette at kunne betragtes som Ihænde-haver af Skibet, og Arresten fandtes derfor at kunne stadfæstes som lovlige foretagen. Endvidere fandtes der at burde gives delvis Dom i Henhold til Paastanden. Dog kunde Arresten ikke stadfæstes og Dom gives for Assurancesummen, da hverken Rederiet eller nogen paa dets Vegne kunde betragtes som Besiddet af samme. Endvidere kunde der ikke gives Dom for et Inkassationsalær paa 40 Kr. eller for et endnu ikke betalt Beløb af 5 Kr. i Bolværkspenge, eller et Kaptajn Birnbaum tilstillet Beløb af Kr. 44.87, om hvilket det ikke var godtgjort, at det vedkom Skibet.

Arresten vilde herefter være at stadfæste og Dom

til Eksekution at give for Kr. 548.25 med Renter + Arrestomkostninger Kr. 27.66, og for Sagsomkostninger, der fastsattes til 50 Kr.

Kjøbenhavn, d. 13. November 1902.

Den norske Regering har, ifølge „Norg. Sjøft.“, forelagt Forslag til Forandringer i Loven om Konsulat-afgifter. Det foreslaas at ophæve den Afgift, som Skibene har maattet erlægge i de Havne, hvor der findes norsk Konsul eller Vicekonsul, og i Stedet for at indføre en Afgift af Skibe af over 50 Reg.-Tons Netto i udenrigsk Fart direkte til Staten. Dens Størrelse fastsættes aarlig af Stortinget, for Dampskibe indtil 18 Øre halvaarlig pr. Ton og for Sejlskibe indtil 8 Øre halvaarlig pr. Ton. Pligten for Skibsførere til at anmelde Fartøjs Ankomst og Afgang ophæves; i Stedet herfor skal der af Rederierne afgives Fartsopgaver.

Man haaber ved disse ny Bestemmelser at spare Skibsfarten for c. 350,000 Kr. om Aaret.

Comité maritime international har ved Mr. Beernaert forelagt den belgiske Udenrigsminister de Traktatudkast om internationale Bestemmelser om Bjærgning og Kollision, der blev vedtagne paa det nylig afholdte Møde i Hamburg, og har anmodet den belgiske Regering om at forelægge dem for de øvrige Stater. Den belgiske Regering har stillet sig imødekommande, og man nærer det Haab, at der nu vil blive foretaget positive Skridt for at tilvejebringe en international Lovgivning paa disse Omraader.

Den bekendte engelske Skibsførerforening The Merchant Service Guild har, i Anledning af et Valg til Parlamentet i Liverpool, rettet en Skrivelse til Kandidaterne, i hvilken den først henviser til, at Foreningen repræsenterer 9,000 Skibsførere og Styrmande, af hvilke mange bor i Valgkredsen, og derefter afæsker dem deres Erklæring om følgende Sager: Fraværende Søfolks Adgang til at afgive Stemme; britiske Undersaatters udelukkende Adgang til at være Officerer paa britiske Skibe; en Minimums-Lastelinje for Handelsskibe, for at afværge det store Tab af Menneskeliv paa Søen, der er en Følge af, at Skibene er utilstrækkeligt ballastede; Foranstaltninger til at raade Bod paa den slette Disciplin i britiske Skibe, der foraarsager Ængstelse og Uro hos Skibsofficererne og økonomiske Tab for Rederne; bedre Bekvemmeligheder om Bord for Skibsofficererne og Afskaffelse af det saakaldte 2 Vagts System (4 Timer paa Vagt og 4 Timer fri), der giver Mandskabet for lidt Ro og derved udsætter Skibet for Fare; at det fornødne Antal af „Board of Trades“ Funktionærer bliver nautisk uddannede Mænd med en i det praktiske Liv erhvervet Forstaaelse af Skibsfartens Forhold. — Kandidaterne svarede meget imødekommande.

Vi har modtaget følgende:

Tremastet Skonnert Martin Nisson af Svendborg, kommende fra Søderhamn og bestemt til Themsens med en Ladning Trælast, befandt sig Tirsdag d. 4. November Ertm. Kl. 6¹/₂, Stockholm Tid, med Pejling af Utklipparna Fyr, i misv. N.V. t. V., gisset Afstand 6 Kml., Vinden NV., Bramsejls Kuling, klar Luft, styrede Kurs misv. VSV. En Dampers Topplanterne og B. B. Side-lanterne havde været set i et langt Tidsrum for om B. B.; da Damperen var c. tre Streger foran for tværs og c. en Kabellængde i Læ, kom hans S. B. Lanterne til Syne,

og der blev stor Fare for en Oversejling. Der blev raabt ned i Kahyt og Lukaf: „Vi bliver oversejlet, kom paa Dækket“, og i et Nu var hele Besætningen oppe. Da Oversejlingen var uundgaaelig ved at holde vor Kurs, blev vort Ror lagt haardt Bagbord, saa „Martin Nisson“ kom til at ligge NV. an, saa vi kunde falde parallel med Damperen, hvilket lykkedes. Damperens S. B. Bredside klappede sammen med vor B. B. Bredside, saa Vandet pressede, stod tværs over „Martin Nisson“. Vor B. B. Lanterne-Septer blev bøjet op mod Vantet og de to forreste Rustjærn i Storrigningen fik Skade. Damperen gik da os forud, og da han var os klar, rettede han sin Kurs O.N.O. efter igen, uden at bekymre sig om os. Vi halte yore Braser ind om S.B., for at faa Skibet til at falde af til V.S.V. igen, og Rejsen fortsattes. Den ubekendte Damper var ballastet og maalte c. 3,000 Tons d. V.

Kjøbenhavns Red, November 1902.

J. L. Petersen,
Fører af „Martin Nisson“.

Vi har fremdeles modtaget følgende:

Tillad mig i Anledning af Hr. Konsul P. Wigius' Indlæg i Deres ærede Blad af 6. ds. at bemærke følgende angaaende eventuelle Vejrbetretninger fra danske Konsuler:

Foruden at rapportere Vejret for Dagen, kunde der hertil knyttes nogle videregaaende Oplysninger, f. Eks. om Isforholdene, om hvorvidt der findes Isbryderhjul, og Meddelelse om, hvor længe Havnene antages at være tilgængelige. Disse Oplysninger vil sikkert have praktisk Betydning, thi henimod Vinterens Komme findes altid en Del Rederier, som lader deres Baade løbe prompt i Haab om at opnaa en bedre Fragt, thi i Almindelighed stiger Fragterne efterhaanden som Sandsynligheden for at finde Tonnage inden Lukningen bliver mindre. Det er saaledes ikke ualmindeligt, at Dampere, som kan være klare til Lastning indenfor et Tidsrum af en 8-10 Dage, først da udbydes, og det forekommer mig, at Forholdene indenfor et saadant Tidsrum med nogenlunde Sikkerhed maa kunne bestemmes, i hvert Fald for mange Havnes Vedkommende.

Esbjerg, d. 10. November 1902.

Chr. Andresen.

„Fairplay“ bringer den overraskende Meddelelse, at den russiske Finansminister finder den fortsatte Drift af den berømte Isbryder Jermak saa ufordelagtig, at han har foreslaaet den optaget i den russiske Marine som et af dennes Skibe. Forslaget er tiltraadt i Principet, og en Kommission af Skibskyndige er nu nedsat for at tage Bestemmelse om, hvorledes Skibet bedst kan finde Anvendelse i Marinen.

Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn. Af Indenrigsministeriet vil en dertil kvalificeret Ansøger kunne vente sig meddelt Bevilling som Forhyringsagent i Kjøbenhavn fra den 1ste Januar 1903 at regne. Ansøgning om saadan Bevilling, bilagt med Fødselsattest og Oplysning om tidligere Virksomhed, indsendes til Ministeriet inden Udgangen af indeværende Maaned.

I Anledning af det danske Redningsvæsens 50 Aars Jubilæum den 26de Marts d. A. erhvervede Landbrugsministeriet allerhøjeste Bemyndigelse til at lade præge en Sølvmedalje, der med Tilladelse til at bære samme skulde tildeles de Mænd, der den 26de Marts 1902 havde gjort Tjeneste mindst 25 Aar i Redningsvæsenet, samt de Mænd, der tidligere havde gjort 25 Aars Tjeneste,

men nu var afskedigede, dog kun for saa vidt Afskedigelsen skyldtes Alder, Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag.

Det overdroges Medaillør ved den kongelige Mønt Gunnar Jensen at udføre Stemplerne og de nødvendige Forarbejder til Prægningen af denne Medalje, der paa Aversen bærer Kongens Billede, paa Reversen Billedet af en Fisker, der staar lænet mod Stævnen af en Redningsbaad, samt Indskriften „For 25 Aars Tjeneste“, og efter at det hermed forbundne langvarige og betydelige Arbejde var tilendebragt i Slutningen af September Maaned, er der paa den kongelige Mønt blevet udpræget et Antal af 156 Medaljer, der i disse Dage tilstilles Bestyrerne for det nørrejske og det bornholmske og mønske Redningsvæsen samt 100 Mænd, der den 26. Marts d. A. har gjort Tjeneste i Redningsvæsenet i mindst 25 Aar og endnu er i Tjeneste, og 54 Mænd, som formedelst Alder og Svagelighed efter en Tjenestetid af 25 Aar er afskedigede af Redningsvæsenets Tjeneste.

Tilsyn med Dampfartøjer.

Et nyt Lovforslag.

Indenrigsministeren har i Landstinget forelagt et Forslag til Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. Dette Forslag er udarbejdet paa Grundlag af en Betænkning, som en om denne Sag nedsat Kommission afgav d. 13. Oktober 1898, og om hvilken der senere af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er afgivet en Erklæring, i hvilken den gav Betænkningen sin Tilslutning. Den nævnte Kommission var nedsat under Forsæde af Underdirektør A. H. M. Rasmussen, og dens øvrige Medlemmer var Professor V. Bentzon, Skibsreder D. Torm, Kaptajn V. Hein, Kaptajn J. Fenger, Skibskonstruktør Chr. Olsen og Maskinmester Davidsen. Af Forslaget, der paa nogle Punkter adskiller sig fra Kommissionens Betænkning, gengiver vi nedenfor Hovedbestemmelserne.

Forslaget omfatter danske Skibe og Fartøjer, der fremdrives ved Damp- eller anden Maskinkraft og farer fra eller mellem danske Havne, og underkaster disse et offentligt Tilsyn. Ethvert Passagerskib skal tilfredsstille følgende Fordringer: Er det bygget af Jærn eller Staal, skal det have et Kollisionsskod samt et Skod foran for og et agtenfor Hovedmaskineriet; er det over 50 Tons, skal det have et Agterskod. I saadanne Skibe udenfor den indskrænkede Fart skal desuden findes enten vandtætte Akselgange mellem Agterskodet og Skodet agten for Hovedmaskineriet eller et Skod kort foran for Agterskodet. Er Skibet over 280 Fod langt, skal det have mindst 5 Skodder; er det over 330 Fod langt, mindst 6 Skodder. En Hurtigdamper (over 16 Knobs Fart) udenfor indskrænket Fart skal have saa mange Skodder, at den besidder Flydeævne, selv om et hvilket som helst Rum er i fri Forbindelse med Søen; er den i Fart paa fremmede Verdensdele, skal den have saa mange Skodder, at den besidder Flydeævne, selv om to vilkaarlige, ved Siden af hinanden liggende Rum er i fri Forbindelse med Søen. Der skal være truffet betryggende Foranstaltninger for Færdsel paa og mellem Dækkene, Opholdet paa og under øverste Dæk samt for Passagerernes Befordring mellem Skib og Land. Maskinerierne skal have fornøden Styrke og være saaledes indrettede, at Brugen af dem ikke medfører Fare for de om Bord værende. Skibet skal besidde den til sikker Navigering fornødne Manøvræevne. Det skal have passende Pumper til Lænsning af de større Rum, og disse skal, naar Skibet er over 50 Tons, kunne pumpes læns ved Maskinkraft; saadanne Skibe skal være forsynede med Sprøjte,

der kan drives ved Maskinkraft, og der kan bruges overalt i Skibet; der skal desuden findes andre Slukningsmidler om Bord. Skibe over 50 Tons skal være forsynede med Baade, hvis Antal m. v. fastsættes under Hensyn til Skibs og Besætnings Størrelse, Passagerantal og den Fart, Skibet er bestemt for; de skal have nødvendigt Tilbehør og kunne sættes let og hurtigt i Vandet. Skibet skal forsynes med Redningsbælter og andre Redningsmidler i Forhold til dets og Besætningens Størrelse, Passagerantallet, Skibets vandtætte Inddeling og den Fart, det er bestemt for. Det skal være forsynet med mindst ét Kompas foruden Hovedkompasset, aabne Fartøjer dog kun med ét Kompas. Kompasserne skal jævnlig undersøges for deres Deviation, og denne skal for Hovedkompassets Vedkommende, saafremt Skibet er søgaaende, indføres i Dagbogen (Sølovens § 35) eller i en særlig Deviationsbog. Skibet skal forsynes med de øvrige, til sikker Navigering fornødne Redskaber, Reservedele etc.; det skal have de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler. Er det i Fart udenfor Skagen, skal der paa et let tilgængeligt og synligt Sted paa øverste Dæk være ophængt en Zinktavle med Anvisning til Skibbrudnes Redning. — For Fartøjer, der ikke er Passagerskibe, skal gælde væsentlig de samme Regler, dog naturligvis noget modificerede.

De ifølge Loven udnævnte Synsmænd skal bestemme, om Skibet er skikket til Passagerfart, i hvilke Farter det maa anvendes, Passagerantallet og, hvis Skibet er bestemt til at befordre Kreaturer, disses Antal og hvor i Skibet de maa indtages.

Lanterner og Kompasser til de i denne Lov omhandlede Skibe skal godkendes af Orlogsværftets Prøveanstalt eller af et andet, af Indenrigsministeren anerkendt inden- eller udenlandsk Prøvekammer. — Rum til Transport af Sprængstoffer el. lign. skal indrettes efter derom givne Regler.

De af Lovens Bestemmelser, der angaar Skibets og Maskineriets Bygning og Indretning samt Baadenes Antal, er ikke gældende for Skibe, der ved Lovens Ikrafttræden er danske; disse er underkastede Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875, for saa vidt angaar Bygning og Indretning, og den ny Lov, for saa vidt angaar Baadenes Rumindhold m. v. — For Skibe af særlig Bygning eller Materiale, eller som fremdrives ved anden Maskinkraft end Damp, kan der indrømmes Afvigelser fra Loven.

Paa et Passagerdampskib til over 600 Passagerer skal mindst være ansat en Maskinmester af 1ste og en af 2den Klasse, samt i Fart paa Middelhavet eller fremmede Verdensdele yderligere en af 2den Klasse. For andre Passagerdampskibe gælder Søneringsloven.

Ethvert Skib skal synes, forinden det tages i Brug som nyanskaffet eller efter Hovedreparation, samt derhos én Gang om Aaret; aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer dog kun hvert andet Aar. Synet kan foretages paa det Sted, hvorfra eller hvortil Skibet farer og paa ethvert af dets Anløbssteder. Politivirigheden paa Skibets Hjemsted skal paase, at de foreskrevne Syn finder Sted, og det maa ikke sættes i Fart uden dennes Samtykke; har Synsmændene gjort Udsættelse, kan der paa Rederens Bekostning fordres en ny Synsforretning, for at godtgøre, at Manglerne er afhjulpne. Ved særlig Anledning kan et Dampskib underkastes et overordentligt Syn efter forud afgiven Kendelse. De paabudte Syn skal foretages saa hurtigt, at de ikke foranlediger uforødent Ophold. Til at foretage de befalede Syn udnævner Indenrigsministeren i de Havne eller Steder, hvor det anses nødvendigt, tre sagkyndige Mænd, af hvilke en sø- og en maskinkyndig; i Kjøbenhavn skal den tredje være skibskyndig. Det er ikke nødvendigt, at Synsmændene er bosatte i vedkommende Amt eller Købstad. Det skal ved Synet godtgøres, at Lovens Bestemmelser er overholdte, at Kedler, Skrog etc. er i forsvarelig Stand, og at Føreren lader Læsnings-, Sluknings-

og Redningsmidlerne efterse med visse nærmere fastsatte Tidsmellemrum. Der gives ved Loven nærmere Regler for Synets Udførelse. — Udenrigske Passagerskibe, der vil medtage danske Undersaatter som Passagerer, kan underkastes Syn efter de for danske Skibe gældende Regler; og det kan nægtes dem at medtage saadanne Passagerer, naar dette skønnes at være forbundet med Fare. — Rederen eller Føreren kan begære foretaget et Oversyn. — Der findes i Forslaget Bestemmelser om Synsmændenes Vederlag, der ydes for hvert foretaget Syn og som Regel udredes af Rekvirenten. — Paa ethvert Skib skal føres en Tilsynsbog. — Overtrædelser af Loven straffes efter Reglerne i Sølovens § 292. Overtrædelser fra Synsmændenes Side kan straffes med Bøder fra 20—1,000 Kr.

Af Lovforslagets Motiver fremgaar det, at man ved Loven tilsigter det ved Lov af 24. Marts 1875 bestaaende offentlige Tilsyn udvidet til alle Dampfartøjer. I Lovforslaget findes, som det ses, Regler, der har Hensyn baade til Passagerernes Sikkerhed og til Beskyttelse af Besætningen. Den ovenfor omtalte Kommission havde foreslaaet Oprettelsen af et nautisk Prøvekammer, idet Erfaringen fra andre Lande viser, at et stort Antal af de nautiske Instrumenter, som almindeligt gaar i Handelen, lader meget tilbage at ønske og ofte har store Fejl; dette maa antages ogsaa at være Tilfældet her i Landet. Et saadant Prøvekammer skulde undersøge Positionslanterner, Kompasser, eventuelt Søre, Vinkelmaalings-Instrumenter m. m. og udstede Bevis for deres Godhed, saafremt de ikke var godkendte af andre anerkendte Prøvekamre. Ministeriet har imidlertid ment, af Hensyn til Bekostningen, i al Fald for Tiden ikke at kunne oprette et saadant Prøvekammer. De omhandlede Prøver vil nemlig kunne foretages paa Orlogsværftet, hvor der allerede findes Prøveanstalter baade for Lanterner og Kompasser, ogsaa for Handelsskibe, og disse Anstalter vil kunne udvides, saa at de kan udføre de befalede Prøver. Afgifterne for Undersøgelserne skal nærmere fastsættes; for Lanterner mener man at kunne fastholde den bestaaende Afgift, hvorimod Betalingen for Kompasser bør nedsættes, naar lovbefalet Prøve indføres. — Kommissionen havde foreslaaet Synsmændene udmeldte af Ministeren efter Forslag, i Kjøbenhavn af Sø- og Handelsrettens søkyndige Medlemmer, udenfor Kjøbenhavn af Amtmanden eller Magistraten. Ved at lade Ministeren udmelde dem mente Kommissionen — og dette tiltrædes i Lovforslaget — at sikre større Ensartethed ved Lovens Gennemførelse; derimod har man ikke ment at burde binde Ministerens Valg til de foreslaaede Personer, og Bestemmelsen om Forslagsretten er derfor udeladt af Lovforslaget.

Kommissionens Opgave omfattede ikke Sejlskibe, men den gjorde dog opmærksom paa det ønskelige i, at der ogsaa gives nogle Regler for disse, navnlig om Lanterner, om Baade og andre Redningsmidler, om Jærnsejlskibes Forsyning med vandtætte Skodder m. v. Ministeriet har — skønt det mener, at disse Henstillinger vistnok fortjener al Opmærksomhed — troet det rettest ikke at optage noget herom i det nu forelagte Lovforslag.

Orkanen i det indiske Hav i Maj 1902.

I Begyndelsen af Maj 1902 hjemstøgtes den vestlige Del af den arabiske Havbugt af en Orkan, i hvilken den tyske Dampner „Ehrenfels“ forliste. I den samme

Orkan befandt sig endvidere de tyske Dampere „Königin Louise“, „Goldenfels“ og „Aragonia“ samt den hollandske Dampere „Koning Willem I“, ført af Kaptajn Hubert, som ved at manøvrere sit Fartøj i Overensstemmelse med „Reglerne“*) ikke alene undgik Orkanens Centrum, men endda benyttede Orkanen til at fremskynde sin Rejse.

Af engelske Beretninger vedrørende Orkanerne i den vestlige Del af den arabiske Havbugt fremgaar det, at de om Foraaret, naar Sydvestmonsunen er i Begreb med at udvikle sig, og det lave Tryk over Havet forskydes mod Nord, mellem 11° og 14° N. B. bevæger sig mod Vest eller nordligere, derimod aldrig Sønden for Vest. Rent vestlige Baner er endda meget sjældne, i de fleste Tilfælde ligger Banerne betydeligt nordligere.

Dampskibene, og det er jo nærmest kun disse, der befarer denne Del af den arabiske Havbugt, styrer her næsten udelukkende øst-vestlige Kurser, og vil derfor, naar de træffer en Orkan, enten sejle sig ind i dennes vestlige eller østlige Side. I første Tilfælde begynder Orkanen med vestlige Vinde (Orkanens venstre eller mindre farlige Side) og i sidste Tilfælde med østlige (Orkanens højre eller farlige Side). Styrer man lige løs paa Centret, vil Vinden, hvis man sejler mod Øst, i Reglen være noget Norden for Vest, og hvis man sejler mod Vest, noget Sønden for Øst. Her som overalt i Troperne er det navnlig med østlige Vinde, det gælder om at være paa sin Post, da disse Vinde sætter Fartøjet hen mod den Del af Centerbanen, der ligger foran Centret.

„Annalen der Hydrographie“ Heft. 8 giver nærmere Oplysning om de nævnte Fartøjers Manøvrering ved denne Lejlighed, og nedenstaaende er et Uddrag deraf.

Postdampskibet Königin Louise befandt sig Onsdag d. 7. Maj Kl. 4 Fmd. paa 12° N. B. og 59° 30' Ø. L., Vinden sydlig, Barometret 757 mm., skyet Luft, Kurs retv. V. t. N.

Kl. 12 Fmd. Vind SØ., Bar. 757, Bygevejr og urolig Sø,
— 4 Eftm. — ØSØ., — 755, Byger m. st. Regn, høj Sø,
— 8 — — NNØ., — 754, — — — — —
— 12 — — NV., — 756, — — — — —

Derefter opklarende Vejr med vestlig Vind.

Ehrenfels befandt sig Torsdag d. 8. Maj paa c. 12° N. B. og 57° 30' Ø. L., Vind og Sø tiltagende. Fra Kl. 6 Fm. styredes retvisende VNV., Vind SØ., stærk Dønning fra VSV. Kl. 8 Fm. Bar. 759 mm., Vind SØ., haard Kuling. Kl. 10 Fm. orkanagtig Storm fra SØ. med høj Sø. Barometret faldt temmelig pludselig til 723 mm. Omtrent Kl. 1 Eftm. gik Centret over Skibet. Fra alle Sider væltede Vandmasserne ind, og Skibet, som stadig havde ligget for Vinden, frembød et sørgeligt Skue. Fra 1,25 til 1,30 blev det blik stille og Solskin, men kort efter brød Orkanen atter løs i al sin Vælde, denne Gang fra NV., altsaa fra den stik modsatte Retning. Voldsomme uregelmæssige Søer brød ind over Skibet, Lugerne sloges ind, Skibet begyndte at fylde, og henad Aften maatte det forlades i synkefærdig Tilstand. Det blæste paa dette Tidspunkt endnu haardt, og Søen var temmelig høj. Med Olje lykkedes det at dæmpe Bølgerne, og Baaden, der førtes af 1ste Styrmand, klarede sig godt. Henad Morgen d. 9. Maj løjede det af. Baaden blev den 13. Maj bjærget af den engelske Dampere Queen Alexandra, der landsatte de Skibbrudne i Adén.

Koning Willem I befandt sig Tirsdag d. 6. Maj Eftm. paa 12° N. B. og 52° Ø. L., flove sydlige Vinde, rolig Sø. Kl. 3 Eftm. lagde man Mærke til, at der i Øst viste sig en ejendommelig lyseblaa, røglignende Sky, der stadig tiltog i Mægtighed. Om Aftenen blev det Stille, der varede det meste af Natten, det lynede stærkt i

ØSØ., Vinden syntes at gaa nordlig. Kl. 7 Fm. d. 7. Maj gik Vinden om paa NV., det friskede op, stærk Dønning og langsomt faldende Barometer, Kursen retv. Ø. t. S. Da Vinden stadig friskede, og Søen voksede, ændredes Kursen Kl. 7³/₄ til SØ. Vinden var paa dette Tidspunkt 9-10 efter Beaufort.

Kl. 8 Fm. Kurs retv. SSØ. ³/₈ Ø., Vind NV., Bar. 755
— 8¹/₄ - — — S.t.Ø. ³/₄ Ø., — VNV., — 755
— 10 - — — ØSØ. ³/₄ Ø., — V., — 756
— 12 - — — Ø.t.S. — SSV., — 756

Vejret bedrede sig derpaa efterhaanden.

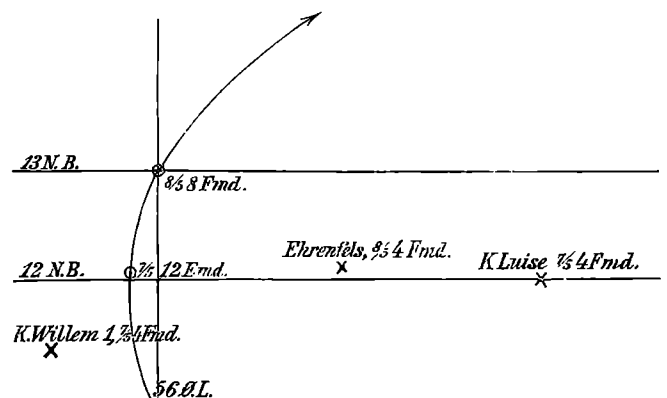
Dampene Goldenfels og Aragonia holdt ligesom „Ehrenfels“ ubekymret vestnordvestlig Kurs og kom ogsaa i Centrets umiddelbare Nærhed; de slap dog, om end en Del beskadigede, ud af Orkanen, som bevægede sig Nord over.

Königin Luise, der havde sydlig, om ad Øst drejende Vind, var i Stand til i rette Tid at passere Centerbanen og komme over i Orkanens mindre farlige Side, og dette hurtigløbende Fartøj var derefter snart ude af Orkanen.

Ehrenfels var mindre heldig; det synes dog, at den, saafremt man der om Bord i rette Tid havde været klar over Situationen, havde været til at redde. Kl. 10 Fm. var Vinden SØ., 10; en Pejling af Centret, om den var bleven foretaget, vilde have vist, at man maatte have dette i omtrent VSV.; af Beretningerne om Orkanerne paa dette Sted fremgaar, at deres Baner er temmelig nordlige, følgelig maatte man være i Orkanens højre eller farlige Side. Efter „Reglerne“ skulde „Ehrenfels“ da øjeblikkelig have styret en østlig Kurs, eller, om dette allerede paa det Tidspunkt var umuligt, i hvert Fald drejet under for Styrbords Halse. Efter det foreliggende Materiale at dømme, vilde en saadan Manøvre have frelst Skibet fra Undergang.

Koning Willem I har først med sin østlige Kurs nærmet sig Centret. Det synes dog, som om man snart har været klar over Situationen, og derefter i fuld Overensstemmelse med „Reglerne“ (Orkanens venstre Side) sejlet Syd over med Vinden ind paa Styrbords Laaring, indtil Barometerstigningen og Vindskagningen har godtgjort, at man fjernede sig fra Centret, hvorfor Kursen atter sattes mod Bestemmelsesstedet, begunstiget af vestlige Vinde.

Redaktionen af det hollandske Tidsskrift „Der Zee“ bemærker hertil: „Saafremt „Koning Willem I“ ikke i rette Tid havde holdt af, vilde den rimeligvis ligesom de tre tyske Dampere være kommen i det farlige Orkan-



centrums umiddelbare Nærhed. De tyske Skibe burde i rette Tid have drejet under, eller endnu bedre, have dampet langsomt SØ. over. Det synes ikke, at deres Manøvrering kan undskyldes med Ukendskab til Orkanerne paa dette Sted. At ingen af de tre Dampere iagttog de tidligere for Sejlskibe almen gyldige Regler, synes at tyde paa, at Førerne af de nuværende kraftige Dampskibe i Tillid til Skib og Maskinkraft tror at kunne

*) „Tropiske Cyklonstorme“ af Th. P. Funder og „Dansk Søfartstidende“ No. 40.

holde Kurs, selv om den fører gennem Centret af en Orkan."

I omstaaende Kort gives efter „Annalen der Hydrographie“ Heft. VIII en Fremstilling af Orkanens Bane. De vedføjede Data angiver Centrets Plads den paagældende Dag. For Kønigin Louise og Koning Willem I er Pladsen angivet d. 7. Maj Kl. 4 Fmd., medens den for Ehrenfels er angivet d. 8. Maj Kl. 4 Fmd.

Th. P. Funder.

40 Sejlere ved Hals.

Lad os slippe for Toldeftersynet.

Under denne Overskrift skriver „Nordjylland“:

Vi har flere Gange her i Bladet omtalt de Vanskeligheder, der beredes Skibsfarten paa Limfjorden. I disse Dage er det rent galt. Med den østlige Vind og den haarde Kuling er der fra Søen indkommet et stort Antal Sejlskibe med Trælast og lignende Varer til Byerne ved Limfjorden. Disse Skibe maa ankre ud for Hals for at blive eftersete af Toldvæsenet. Denne Stansning er meget uheldig for Skibene, da de har megen Vanskelighed ved at komme under Sejl paa ny, dels som Følge af Vindens og Strømmens Magt, dels af Frygt for at komme til at kollideres med andre Ankerliggere. Ved denne Stansning forsinkes Rejsen for Sejlskibene; det er en gammel kendt Sag, som for længst er bleven paa-talt baade af Aalborg Havneudvalg og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Der har i længere Tid været forhandlet med General-toldinspektoren om Ophævelse af bemeldte Toldeftersyn ved Hals. Det er en gammel og forældet Kontrol, ganske unyttig over for den eller de, som virkelig vil smugle, hvad tilstrækkeligt er bevist forleden Dag derved, at den stjaalne Kutter „Johanne“ passerede Hals uden at blive bemærket af Toldvæsenet.

Dampskibsfarten lider selvfølgelig ogsaa under Ulæmpene af Toldeftersynet, og der maa foretages ekstraordinære Forholdsregler for at komme igennem. Dampskibene „Swarland“, „Frejr“ og „Lolland“ kom lykkelig igennem Ankerliggerne i Gaar Aftes, men kun fordi Havneudvalget resolut havde beordret „Frem“ ned til Hals for at assistere.

Vedbliver den østlige Vind, kan man paaregne, at der ved Hals vil blive opankret en hel Flaade; allerede i Gaar laa der 40 Sejlere, dels for indgaaende og dels for udgaaende, de første af Hensyn til Toldeftersynet, de sidste formedelst Modvind, og det vil da kræve stor Forsigtighed for Sejlere og Dampere at manøvrere dernede, særligt i Mørke.

Til Aalborg ventes en oversøisk Damper med 3,000 Tons Last; det vilde have været en Umulighed for den at passere Hals i Gaar uden betydelig Hjælp, thi den skal stoppe for at tage en Toldvagt om Bord.

Mon ikke de vestlige Fjordbyer vil tage Affære sammen med Aalborg for at faa Toldeftersynet flyttet fra Hals til Aalborg? De lider forholdsvis lige saa meget under denne Stansning som Aalborg.

Efterhaanden som Trafiken paa Limfjorden stiger, bliver Forholdene mere og mere utaalelige. Desværre mangler vi en Repræsentant i Folkethinget, der kunde være Talsmand for de Handels- og Søfarts-Interesser, som betyder saa overordentlig meget for en By som Aalborg. Vi maa sætte vor Lid til, at det maa lykkes Havneudvalget og Fællesrepræsentationen for Skibsfarten at faa en Forandring til det bedre; som det nu er, kan det ikke blive ved at gaa.

Fragtmarkedet.

Daarligt som Markedet overalt var for en Uge siden, har det i Mellemtiden yderligere forværret sig, og paa ganske enkelte Undtagelser nær er Raterne nu saa lave som de aldrig tilforn har været. Der udbydes i alle Markeder Tonnage i Overflod, og der kan ikke blive Tale om nogen Bedring før end der lægges Skibe op i Massevis, thi der er faktisk alt for lidt at sejle med i Øjeblikket i Forhold til den fragtsøgende Tonnages Størrelse. Ved Saisonens Ophør for Træafskibningerne fra Østersøen og britisk Nordamerika er en stor Del af de Dampere, der fandt Beskæftigelse her, blevne dirigerede til andre Markeder, som allerede i Forvejen var mere end tilstrækkeligt forsynede med Tonnage, og har dette selvfølgelig foraarsaget en yderligere Depression i disse. Saaledes er som Følge af Sortehavets og omliggende Distrikters enestaaende Elendighed en Masse Dampere blevne udbudte i Middelhavet i de sidste Dage, og Raterne herfra er derfor ogsaa faldne, thi Befragterne skal nok vide at benytte sig af Situationen.

Det østlige Marked har fragtet regelmæssigt til uforandrede Rater. Pr. November betales 20/ fra Calcutta til Dundee, 21/3 Dunkirk, og for Kul kan faas 3½ Rupees til Madras, 4¼ Colombo. Fra Bombay er sidst betalt 13/ til udsøgt Havn pr. November/December, og fra Kurrachee 13/9 à 14/ én, 14/6 to Havne. Rispladserne tager ingen prompt Tonnage, men pr. Februar er sluttet nogle Dampere til 22,6 U. K. eller Kont., 21/3 Middelhavet, endvidere til 11/9 Japan. For Kul fra Moji til Singapore betales 2¾ Dollars.

Sortehavet, Azoff og Donauen er overordentlig flove, og det er næsten ikke muligt at placere prompt Tonnage, særlig ikke de store Dampere. Sidst betalte Rate fra Odessa for prompt er 7/9 „any“, og Sulina har sluttet til samme Rate. Donauen er ganske livløs og Azoff overordentlig stille paa Basis af 9/ à 9/3 til udsøgt Havn pr. November. For Erts sluttedes nogle Baade til 10/ à 10/3 fra Batum eller Poti til Middlesbro eller Rotterdam.

Middelhavet har fragtet meget livligt, navnlig for Erts, men Raterne viser næsten overalt en Tilbagegang paa Grund af det store Udbud af Tonnage. Der er sidst betalt 7/6 à 7/9 Carthage/Maryport, 8/1½ Ergasteria/Rotterdam eller Antwerpen, 9/ Maryport, 7/ Almeria/Middlesbro, 7/7½ Seriphos/Glasgow, 8/ Huelva/Antwerpen, 10/6 New York, Philadelphia eller Baltimore, alt med „free despatch“. For Fosfat noteres 8/9 Sfax/London, 9/3 Kingslynn, 7/ Bona/Plymouth, og for Esparto 13/ Oran/Sunderland, 14/6 Bona/Leith eller Boness. Fra Tunis til Bergen noteres 9/6 for Salt. Alexandria er meget stille; sidst betalte Rate er 9/9 for Sukker til Forenede Stater. Bilbao er lavere og slutter nu til 4/ Cardiff, 4/10½ à 5/ Middlesbro, 5/9 à 6/ Maryport, 4/10½ Rotterdam.

Nordamerika har meget lidt at lade paa, og for det lidet, der findes, opnaas kun røne Tabsrater. Fra New York er der noget Begær for Dampere til Sydafrika pr. November, og er der betalt 20/ à 22/6, alt efter Destinationen, men ellers er det meget vanskeligt at placere prompt Tonnage. For Korn er fra Boston betalt 1/9 til Kjøbenhavn, Aarhus/Malmø, Losning i én Havn, 1/10½ to Havne, November Afskibning, og fra „Northern Range“ til Reval betales 2/9 pr. December, endvidere 1/9 udsøgt Havn, 1/10½ Hamburg eller Havre pr. Januar. Fosfatfragter findes næsten ikke, Bomuldsfragter er ligeledes knappe, og fra Savannah er sidst sluttet til 20/ pr. November. Fra Golfen er 8/6 à 9/ det højst opnaelige paa Netto Charter til U. K. eller Kont., og til Danmark er sluttet til 10/ én, 10/3 to, 10/6 tre Havne, pr. December. Tømmerfragterne er lavere paa Basis af 77/6 til Kontinentet. Fra de kanadiske Træpladser slutes næsten intet nu.

La Plata Markedet er flovt for prompt Afskibning, og ligeledes for senere Terminer er Tendensen nedad-gaaende. Pr. November er sluttet til 12/ Buenos Ayres/ Liverpool, og pr. Januar/Februar er 17/ det yderst op-naaelige fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont.

Østersøen viser meget lidt Liv nu, da der næsten intet Træ afskibes mere fra Botten, og fra de russiske og tyske Eksportpladser er Raterne lave og Ladninger knappe. St. Petersborg og Kronstadt maa betragtes som ude af Sagaen for i Aar, Reval byder 1/ à 1/0³/₄ for Korn til Rotterdam eller London, og Riga noterer 10¹/₂ d. Havrebasis, 20/ D/B. til London, Hf. 11/12 D/B. til Holland, Fros. 26/27 Rouen. Libau Markedet trykkes af stort Tonnageudbud og betaler ikke over 10¹/₂ d. London eller Rotterdam, 1/ Hamburg, Bremen, 1/1¹/₂ Rouen, Rm. 11/12 Rugbasis for Smaadampere til Syd-sverrig eller Danmark. Fra Kønigsberg kan faas 1/3 London, Hull eller Rotterdam, 1/4¹/₂ Antwerpen og for mindre Baade 1/3 til Newcastle, 2/ Bristol Kanalen. For Sleepers noteres 6/9 à 7/ Memel/Troon, 6/6 à 6/9 Riga/ Grimsby eller Hull.

Kulfragterne er næsten overalt lavere, og selv til de reducerede Rater er der ingen Mangel paa Tonnage særlig til Middelhavet og de oversøiske Pladser. Fra Cardiff betinges 6/ Stockholm, 5/ à 5/3 Gibraltar, 6/6 Barcelona, 5/ à 5/1¹/₂ Genua, 5/ Neapel, 5/3 Alexandria, 5/ Port Said, 9/ Colombo, 6/6 à 7/ Madeira, 7/9 à 8/3 La Plata, 10/ Rio Janeiro, 13/6 Capetown. Tynen har færre Laster og betaler ikke over 4/9 à 5/ Stockholm eller Gefle, 4/3 à 4/4¹/₂ Pillau, 4/6 Riga, 5/ dansk Provinshavn, 5/1¹/₂ Warnemünde, 5/9 Barcelona, 5/ Genua, 5/3 Port Said. Fra Firth of Forth er sidst sluttet til 5/ à 6/3 dansk Provinshavn, 4/7¹/₂ Kjøbenhavn, 5/1¹/₂ à 5/3 Kiel eller Holtenau, 5/3 à 5/4¹/₂ Wismar, 4/6 Neufahrwasser eller Pillau, 4/6 à 4/9 Riga, 5/6 Sevilla, 6/ Nizza.

Tysk Overretsdøm.

Den hanseatiske Overlandsret har nylig afsagt Dom i en Sammenstødssag, der havde betydelig Interesse, idet det her drejede sig om Forstaaelsen af de internationale Søvejsreglers Art. 18 og 25.

Dampere Rhein befandt sig paa Elben, da man om Styrbord bemærkede en modgaaende Damper, Westmorelands grønne Lanterne. Skønt Dampere altsaa styrede med grønt imod grønt, mente „Rhein“ i Henhold til Art. 25 at skulle holde sig paa den Side af Farvandet, der laa paa dens Styrbords Side, hvorfor der blev givet Bagbords Ror med den Virkning, at et Sammenstød fandt Sted.

Retten fandt nu, at „Rheins“ Manøvre havde været fejlagtig. „Rhein“ havde overtraadt Art. 18,4^o, idet denne Artikels Regel om at vige til Styrbord udtrykkelig kun gælder, naar Skibene stævner lige eller omtrent lige imod hinanden, og ligeledes Art. 19 samt de til disse sig sluttende Artikler 21, 22, 23 og 27. Den af „Rhein“ paaberaabte Artikel 25*) gav ikke „Rhein“ nogen Undskyldning for den udførte Manøvre, thi Artiklen havde ikke til Hensigt at give Regler for Tilsidevigen af Skibe, der i den Afstand, hvor en Hensyntagen til hinanden blev nødvendig, endnu ikke havde fulgt Artiklens Forskrift, men den havde til Hensigt at gøre en Tilsidevigen unødvendig for Skibe, der befandt sig i den i Artiklen foreskrevne Del af Farvandet. Det maatte derfor siges at være forkert, naar en Damper,

der ser en anden Damper paa et Tidspunkt, hvor den selv ikke befinder sig i den i Art. 25 angivne Del af Farvandet, ved Manøvre forsøger foran den anden Dampers Boug at komme over i det paagældende Farvand.

Medens der hos de sagkyndige var Enighed om, at „Rheins“ Manøvre var forkert, mente den ene, at „Rhein“ burde have holdt sin Kurs, medens den anden mente, at „Rhein“ burde have stoppet og angivet dette samt afventet den modgaaende Dampers Forbipassereren.

Retten mente imidlertid, at „Rhein“ ved den sidste Fremgangsmaade vilde have udsat sig for Strømmens Paavirkning og derved ogsaa for at komme i en for farlig Nærhed af den anden Damper.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 4 amerikanske, 13 britiske, 2 chilenske, 5 franske, 13 tyske, 10 italienske, 10 japanesiske, 13 norske, 4 russiske, 6 svenske, ialt 80; Dampskibe: 2 brasilianske, 16 britiske, 2 hollandske, 2 franske, 4 tyske, 2 græske, 1 italiensk, 3 japanesiske, 2 norske, 1 russisk, 1 svensk, ialt 36. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 39, Kollision 1, Ild 2, sunkne 11, forladt 3, Kondemnation 21, borteblevne 3; for Dampskibene: Stranding 13, Kollision 2, Ild 3, sunkne 1, forladt 2, Kondemnation 14, borteblevne 1.

Betty, Dpsk. af Bergen, har d. 6. ds. paa Rejsen fra Kønigsberg til Gøteborg ud for Kastrup været i Kollision med svensk Skonnert Castor, der var paa Rejsen hertil med Trælaster. Betty fik en Del oven Bords Skade og Skonnerten fik Boven knust. Castor lossede og reparerer her.

Jylland Nr. 43, Fiskekutter af Esbjerg, er d. 6. ds. strandet ud for Bjerregaard. Mandskabet, 4 Mand, reddedes i egen Baad.

Ring Andersen. Skonnert af Svendborg, er d. 7. ds. grundstødt paa Ørø Sanka ved Vestervik og er sunket. Mandskabet er reddet.

Bertha, Barkskib af Wexø, har Natten til d. 7. ds., paa Rejsen fra Stockholm til East London, i Sundet været i Kollision med Dpsk. Venezia af Bergen, paa Rejsen fra Kønigsberg til Newcastle. Begge Skibe fik en Del oven Bords Skade.

Ringfond, norsk Dpsk., er paa Rejsen fra Antwerpen hertil og Libau med Stykgods ankommet hertil med Skade efter Kollision med engl. Dpsk. Garthdee.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrielotteris 2 Trækning finder Sted Onsdag den 19. og Torsdag den 20. November. Der vil paa de gennem alle 6 Trækninger i Spil være 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.

Gevinstfordelingen er i flere Henseender forandret i Spillernes Favør, og Antallet af Gevinster er forøget med 25,000 Stkr. Paa en og samme Lodsedel kan vindes to Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 2. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan eventuelt tillades ombyttede. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

*) I trange Løb skal ethvert Dampfartøj, naar det kan ske uden Fare, holde sig paa den Side af Farvandet eller af Midtrends, som ligger paa Fartøjets Styrbords Side.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med For- og Agter Skruefærgen Helsingborg, bygget af Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri paa Bestilling af De danske Statsbaner til Helsingør-Helsingborg Overfarten, foretoges d. 5. ds. officiel Prøvetur i Sundet, der overværedes af Generaldirektøren for Statsbanedriften, Hr. Amt, d'Hr. Kommitterede Haarløv og Rimestad, Direktøren for Orlogsværftet, Hr. Tuxen, samt flere andre af Statsbanernes og Orlogsværftets højerestaaende Embedsmænd. Færgen, der er bygget helt af Staal, er 177' lang i Hoveddækket, 32' bred og 13' 11" dyb i Rummet; den fremdrives ved Hjælp af 2 indbyrdes uafhængige Skruer, en for og en agter, hvilket gør den bedre egnet til Vinterfarten end de nu løbende Hjulfærger; i Sammenligning med disse har den ogsaa betydelig mere Overbygning til Læ for Passagererne. Grundet paa Færgens store Bredder er Passager-Salonerne særdeles rummelige; de oplyses ved elektrisk Lys og opvarmes med Damp. Skibet er forsynet med 2 Rum for Vandballast, brede Slingrekøle og har Ror for og agter. Maskineriet bestaar af 2 Høj- og Lavtryksmaskiner med Overflade Kondensatorer paa tilsammen 800 ind. H. K.

Prøveturen forløb i enhver Henseende til de om Bord værende Repræsentanters fulde Tilfredshed; der opnaaedes en Fart af 10,9 Knob med Kulforbruget under det kontraktlig stipulerede.

Med Dpsk. Kronprinsesse Louise, bygget af Helle-rup Skibsværft for Dampskibsselskabet Urania, er foretaget en tilfredsstillende Prøvetur. Skibet, der er bygget af Staal, opnaaede en Gennemsnitsfart af 10½ Mil.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 11. ds. foretaget Prøvefart med et for Regning Det Danske Kulkompagni bygget Skruedampskib, Værftets Nybygning Nr. 223. Skibet, der er bygget for Kultransport, er forsynet med selvtrimmende Luger og specielt indrettet for Kompagniets mekaniske Losseapparater, der vil kunne udlosse Skibet i 10 Timer. Damperen er 280 Fod lang, 40 Fod bred og 21 Fod 5 Tommer dyb og kan bære en Dødvægt af ca. 3,000 Tons paa et Middeldybgaaende af 18' 2". Den er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og forsynet med en Triple Ekspansions Maskine, i Stand til at udvikle ca. 1,200 i. H. K. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

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. Adolph Andersen, Sørensens, ankom her 11. Novbr. fra Rotterdam via Aarhus. — Alabama, Gøtsche, afg. fra Christianssand til New Orleans 20. Oktbr. — Alexandra, Thomsen, ankom til Newcastel 1. November. — Algarve, Borries, ankom til Cartagena 5. Novbr. — Anglo Dane, Wiberg, afg. herfra 10. Novbr. til Hull. — A. N. Hansen, Paaske, afgik fra St. Petersburg 8. Novbr. — Antwerpen, Andresen, afgaar forv. herfra 11. November til Boston. — Arkansas, Petersen, ank. til New York 10. Novbr. — Arno, Strubberg, afg. fra St. Petersburg 6. Novbr. — Axelhuus, Skov, ank. herfra Stettin 9. Novbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom til Denia 4. Novbr. — Beira, Lunge, afg. 10. Novbr. fra Räfsö til Wasa.

— Botnia, Bay, afgaar forv. 11. Novbr. herfra til Reval. — Ceres, Kjær, ank. her 4. Novbr. fra Island. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Kristinestad 9. Novbr. til Borgå — Christian IX., Kolster, ank. her 10. Novbr. fra Königsberg. — Christianssund, Rørbye, ank. til Trondhjem 10. Novbr. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afg. fra Messina hertil 5. Novbr. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 9. Novbr. hertil. — Ella, Mortensen, ankom til Hamburg 10. Novbr. — Eos, Harder, ank. til London 8. Novbr. — Florida, Ørum, ank. til Boston 9. Novbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 10. Novbr. — Garonne, Kromann, afg. fra La Rochelle 10. November til Havre. — Georgios I., Schibbye, ankom til Boston 6. Novbr. — Hekla, Wulff, afg. fra Christianssand 31. Oktbr. til New York. — Hengest, Simonsen, ankom til Libau 11. Novbr. — Hjelm, Hansen, ankom her 9. Novbr. fra Vestervik. — Island, Holst, afg. fra New York 9. Novbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Marseille 7. Novbr. — Jolantha, Christiansen, ankom til Antwerpen 8. Novbr. — Jyden, Glösen, ank. til Riga 9. Novbr. — Kasan, Hansen, afgik herfra 7. Novbr. til St. Petersburg — Kiew, Jacobsen, ankom til Hamburg 10. November fra London. — Kursk, Møller, afg. fra Libau 9. Novbr. direkte til London — Leopold II, Meier, afgik fra Grimsby 10. November. — Loire, Rabe, ank. til Frederikshavn 9. Novbr. — Louise, Rasmussen, ank. til Hull 9. Novbr. — Louisiana, Lissner, afg. herfra 7. Novbr. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 29. Oktbr. til Boston. — Maja, Johnsen, ank. her fra Hamburg 10. Novbr. — Morsø, Frisenette, ank. hertil 10. Novbr. fra St. Petersburg. — Moskov, Sørensen, afgik fra Riga 9. Novbr. til Antwerpen. — Nicolai II, Sonne, afgik herfra 6. November til New York. — Nishnej Novgorod, Harder, ankom til St. Petersburg 8. Novbr. — Nordjylland, Krag, afgik fra Antwerpen 9. Novbr. hertil. — Norge, Gundel, afgaar forv. herfra 12. Novbr. til New York. — O. B. Suhr, Jønsen, afgaar forv. 12. Novbr. fra St. Petersburg hertil. — Omsk, Müller, ankom til St. Petersburg 8. Novbr. — Oscar II, Skjødt, ankom her 9. Novbr. — Perm, Christensen, ankom her 8. Novbr. fra Dunkirk — Pregel, Olsen, ank. til Hull 11. Novbr. — Rita, Meldahl, ankom til Riga 11. Novbr. — Seine, Staal, pass. Corsen 9. Novbr. til La Rochelle. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 23. Oktbr. hertil. — Thyra, Fischer, afgik fra Hull 9. Novbr. — Tiber, Bech, ankom her 11. Novbr. fra Cadiz. — Tyr, Jørgensen, ank. her 26. Oktbr. for aarligt Eftersyn. — Valdemar, Johnsen, ankom til Windau 10. November. — Vendsyssel, Jacobæus, afgaar forv. fra Valencia 10. Novbr. hertil. — Viking, Rasmussen, ankom til London 8. Novbr. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 1. Novbr. hertil. — Yrsa, Gommessen, ank. her 7. Novbr. fra Gefle — Vadsø afg. fra Liverpool 9. Novbr. hertil. — Habil afg. fra Stettin 11. Novbr. til Manchester. — Kronos ankom her 9. Novbr. fra Bremen. — Ringfond ankom her 5. Novbr. fra Antwerpen. — Wally ankom her 9. Novbr. fra Hamburg. — Skjold ank. til Bergen 11. Novbr. — Snefond ankom til Danzig 9. Novbr. — Annie ankom til Sundsvall 11. Novbr. — Pera ankom her 9. Novbr. fra London. — Argyle afg. fra Hull 9. Novbr. hertil. — Sif afg. fra Swansea 6. Novbr. hertil. — Alekto ankom til Pillau 9. Novbr. — Ariadne ankom her 8. Novbr. — Forsete afgik fra Holmsund hertil 8. Novbr. — Erik afg. fra Manchester 11. Novbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 6. Novbr., best. til London. — Frode, Tofte, afgik fra Blyth 7. Novbr., ankom til Kbhvn. 9. November. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Kjøbenhavn 8. Novbr., best. til Riga. — L. H. Carl, Lorenzen, afgik fra Kotka 8. Novbr., bestemt til Amsterdam. — Erik II, Hveysel, afg. fra Kotka 27. Oktbr., ankom til Amsterdam 6. Novbr. — Knud II, Mancke, afgik fra Riga 2. Novbr., ank. til Antwerpen 9. Novbr. — Skjold, Schmidt, afg. fra Libau 1. Novbr., ank. til London 9. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Ghent 31. Oktbr., ank. til Kbhvn. 4. Novbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Cardiff 25. Oktbr., ankom til Alexandria 9. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Königsberg 5. Novbr., best. til Rouen — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 2. Novbr., ank. til Libau 6. Novbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Cardiff 25. Oktbr., ankom 8. Novbr. til Alexandria. — Svend II, Risø, afg. fra Rouen 9. Novbr., best. til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Kronstadt 5. Novbr., best. til Amsterdam. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Aarhus 4. Novbr. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Rotterdam 6. Novbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Kronstadt 28. Oktober. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra London 7. Novbr., ankom til Burntisland 9. Novbr. — Russ, Jensen, ank. til Rotterdam 6. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Blyth 9. Novbr., best. til Swinemünde.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Swinemünde 12. Novbr. — Kamma, Christensen, afg. fra Riga 11. Novbr. — Helga, Lagesen, ank. til Tynen 11. Novbr. — Elna, Møller, ankom til Hernesand 10. Novbr. — Therese, Pedersen, ankom til Rouen 9. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Ophelia, Vilhelmsen, afgik fra Blyth 8. Novbr. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Nicolajeff 5. Novbr. — Væring, Krohn, ank. til Newport 6. Novbr. — Dana, Nielsen, afgik fra St. Ybes 11. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Dublin 10. Novbr. — Niobe, Schmidt, afgik fra Methil 8. Novbr., ankom til Esbjerg 10. Novbr. — Nancy, Nielsen, ankom til South Shields 4. Novbr. — Nautik, Mortensen, ankom til Great Yarmouth 9. Novbr. — Nord søen, Gram, afg. fra Trouville 8. Novbr., ankom til Grangemouth 10. Novbr. — Nexos, Sørensen, pass. Ouessant 8. Novbr., bestemt til Sancta Cruz de Teneriffe. — Nora, Jørgensen, ankom til Methil 10. Novbr. — Neptun, Winther, afgik fra Kotka 5. Novbr., bestemt til Marseille. — Norma, Nielsen, ankom til Sudsvall 6. Novbr. — Alfa, Meinertz, afg. fra Esbjerg 10. Novbr., bestemt til Methil.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Methil 8. Novbr., bestemt til Rostock. — Mary, Nielsen, afgik fra Kalmar 8. Novbr., ank. til Libau 9. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Reval 8. Novbr. — Karen, Degn, ank. 7. Novbr. til Räsö (Finland.)

Nord søen. Wineland, Degn, afg. fra Malta 9. Novbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Marseille 5. Novbr. — Holland, Lund, afg. fra Sunderland 7. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Kjøge 10. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Libau 11. November. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Boness 8. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. til Manchester 10. Novbr. — Eklipika, Callesen, afg. fra Malta 30. Oktbr. — Mars, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 11. November. — Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Grangemouth 10. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Burntisland 6. Novbr. — Fyen, Hansen, afgik fra Libau 7. Novbr., best. til London. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Kjøbenhavn 4. Novbr., ank. til Blyth 7. Novbr. — Russia, Hansen, ank. til Terneuzen 8. Novbr.

Østersøen. Patria, Lund, afgik fra Kbhvn. 4. Novbr., ankom til Aarhus 4. November. — Gratia, Skov, ankom til Amsterdam 8. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, afg. fra Kbhvn. 8. Novbr., ank. til Riga 10. Novbr. — Britannia, Jensen, ank. til Queensborough 4. Novbr. — Caledonia, Fisker, afg. fra Dordrecht 8. Novbr., best. til Newport.

Inga. Flandria, Petersen, afgik fra Dunston 9. Novbr., best. til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Demel, afgik fra Havre 10. Novbr., bestemt til Blyth. — Brattingsborg, Clausen, afg. fra Funchal 26. Oktbr., bestemt til River Plate. — Flynderborg, v. Deurs, ankom til Kbhvn 9. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Antwerpen 11. Novbr. — Frederiksborg, Jørgensen, ank. til Kronstad 7. Novbr. — Jømsborg, Schmit, ankom til West Hartlepool 12. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Coronel 10. Novbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 11. Novbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 12. Novbr., best. til Zaandam. — Søborg, Fischer, ank. til Sevilla 6. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Neapel 6. Novbr. best. til Galatz. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Glasgow 31. Oktbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kbhvn. 10. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Sundsvall 31. Oktbr. — Marselisborg, Andersen, ankom til Christiania 2. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Barry 11. Novbr. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Cardiff 11. Novbr. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Aarhus 8. Novbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Newcastle 8. Novbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 8. Novbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Lissabon 9. Novbr., best. til Sevilla.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Königsberg 9. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Königsberg 9. Novbr., best. til Antwerpen. — Agnete, Jensen, ank. til Libau 10. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Korsør 8. Novbr., best. til Burntisland. — Alice, Hansen, ank. til Kiel 11. Novbr. — Ajax, Brorson, ankom til Newcastle 5. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Burntisland 10. Novbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Fiume 1. Novbr., best. til Kiel, anløb Gibraltar 11. Novbr. — Rønne, Hintze, afg. fra Burntisland 14. Oktbr., best. til Island.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ankom til Emden 8. Novbr. — Ansgar, Reese, ankom til Riga 31. Oktbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Gand 8. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Amsterdam 6. Novbr. — Helge, Olsen, afgik fra Kroustadt 1. Novbr., ank. til Rotterdam 11. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Dartmouth 7. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Singapore 28. Oktbr. — Prins Valdemar, Berg, ank. til Manila 10. Novbr.

Ærø. Erindring, Hansen, ank. 4. Novbr. til Kallundborg. — Enigheden, Svane, anløb 4. Novbr. Frederikshavn Energi, Nielsen, ank. 7. Novbr. til Methil.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Aalborg 7. Novbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Swansea 31. Oktbr. — St. St. Blicher, Klitgaard, ank. til Methil 6. Novbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Lapvik 11. Novbr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Alexandria 6. Novbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afgik fra Blyth 1. Novbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til Methil 11. Novbr. — Peter Willemoes, Pii, afgik fra Tyne 6. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Antwerpen 10. Novbr. — London, Bom, afgik fra Methil 10. Novbr., best. til Korsør. — Paris, Nielsen, ankom til Grangemouth 10. Novbr..

Myren. Anna, Moyell, ankom til Holtenu 10. Novbr. — Clara, Jensen, afg. fra Kiel 8. Novbr., best. til Grangemouth. — Kai, Thomsen, ank. til Kjøbenhavn 4. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Burntisland 10. Novbr., best. til Kiel. — Svend, Bønnelycke, ank. til Kjøbenhavn 10. Novbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, ankom til Blyth 9. Novbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Liverpool 11. Novbr.

Sejlskibe.

Fans Nordby. Bertha, Nørholm, ankom til Frontera de Tabasca 31. Oktbr. fra Hamburg. — Aalborg, Clausen, sejlet fra Ny Caledonien 4. Novbr. til Glasgow. — Gladstone, Christiansen, sejlet fra Tocopilla 6. Novbr. til Evropa. — Clara, Carstensen, ankom til Falmouth 7. Novbr. fra Costa Rica.

Rønne. Coureer, Jakobsen, ankom til Kjøbenhavn 6. Novbr. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Kjøbenhavn 6. Novbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ankom til Karrebæksminde 6. Novbr. — Clara Marie, Koføed, ankom til Kjøbenhavn 10. Novbr. — Prøven, Bidstrup, ankom til Kjøbenhavn 8. Novbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Aarhus 8. Novbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Randers 8. Novbr.

Svendborg. Mercur, Lund, ankom til Blyth 3. Novbr. — Roma, Jensen, ankom til Borg 1. Novbr. — Sophie, Jensen, ankom til Riga 3. Novbr. — Rasmus, Nielsen, ankom til Danzig 4. Novbr. — Hansine, Nielsen, ankom til Frederikshavn 4. Novbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Neufahrwasser 3. Novbr. — Christian, Jørgensen, ankom til Burntisland 4. Novbr. — Freir, Hansen, ankom til Newcastle 5. Novbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Bridgeness 5. Novbr. — Aktiv, Mouritsen, ank. til Jersey 6. Novbr. — Imanuel, Jensen, ankom til Odense 4. Novbr. — Hans Ditlev, Christensen, ankom til Kallundborg 4. Novbr. — Martin Nilsson, Petersen, ank. til Kjøbenhavns Red 4. Novbr. — Haabet, Andreasen, ank. til Kjøbenhavns Red 4. Novbr. — Venus, Poulsen, ankom til Dieppe 5. Novbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Kjøbenhavns Red 4. Novbr. — Niord, Svennevig, ankom til Burntisland 5. Novbr. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Christiania 6. Novbr. — Ruth, Valentin, ankom til Westervik 6. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til Laurvig 6. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Holbæk 7. Novbr. — Niels, Hansen, ankom til Libau 7. Novbr. — Diana, Hansen, ank. til Nantes 7. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ankom til Laurvig 7. Novbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Rønne 8. Novbr. — Valkyrien, Hansen, ankom til Blyth 8. Novbr. — Vega, Larsen, ankom til Christiania 9. Novbr.

Ærø. Caroline, Madsen, ankom 3. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ellen, Hansen, ankom 3. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ruth, Eriksen, ankom 3. Novbr. til Leith. — Albertha, Kroman, ankom 3. Novbr. til Pornic. — Dannebrog, Boye, ankom 3. Novbr. til St. Valery sur Sonne. — Marie, Christensen, afgik 3. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Althea, Albertsen, ankom 4. Novbr. til Reval. — Apollo, Albertsen, ankom 5. Novbr. til Nakskov. — Nansen, Petersen, ankom 5. Novbr. til Halifax. — Ceres, Bager, ankom 5. Novbr. til Svendborg. — Paket, Friis, ankom 3. Novbr. til Kjøbenhavn. — Poulina, Jørgensen, ank. 4. Novbr. til Kjøbenhavn. — Mathilde, Rasmussen, ank. 4. Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Kroman, afgik 4. Novbr. fra Kjøbenhavn til Nyborg. — Henriette, Holm, ankom 5. Novbr. paa Præsto Fjord. — Salus, Bager, ankom 1. Novbr. paa Kjøbenhavns Red paa Rejse fra Dysart til Königsberg. — Thea, Friis

ankom 6. Novbr. til Brevik. — Familien, Mortensen, afgik 4. Novbr. fra Kjøbenhavn til Tuborg. — Vera, Hansen, ankom 6. Novbr. til Gøteborg. — Gabrielle, Henriksen, afgik 3. Novbr. fra Kjøbenhavn til Svendborg. — Venus, Svane, ankom 5. Novbr. til Leith. — Thekla, Fabricius, ankom 6. Novbr. til Sunderland. — Marie, Boye, ankom 6. Novbr. til Gøteborg. — Maren, Jørgensen, ank. 5. Novbr. til Kjøbenhavn. — Marie, Hermansen, ankom 5. Novbr. til Kjøbenhavn. — Henriette, Holm, ankom 5. Novbr. til Præstø. — Johanne, Østermann, ankom 5. Novbr. til Fecamp. — Dorthea, Christensen, ankom 5. Novbr. til Pillau. — Zephyr, Hansen, ankom 7. Novbr. til Georgetown (Demerara, Syd-Amerika) fra Konakry (Afrika). — H. H. Petersen, Hansen, ankom 6. Novbr. til Christiania. — Danmark, Knudsen, ank. 6. Novbr. til Dysart. — Hydra, Albertsen, ankom 7. Novbr. til Granton. — Olga, Jørgensen, ankom 7. Novbr. til Newcastle. — Valkyrien, Haagensen, ankom 7. Novbr. til Svendborg. — Norden, Rasmussen, sejlferdig 4. Novbr. i Warkworth, bestemt til Stubbekjøbing. — Kvik, Andersen, sejlferdig 6. Novbr. i Ystad, best. til Drøbak. — Agent Petersen, Frederiksen, passerede 2. Novbr. Dungeness paa Rejse fra Gøteborg til Senegal. — Adjutor, Bager, ankom 5. Novbr. til Kjøbenhavn. — H. C. Grube, Svane, ankom 7. Novbr. til Cardiff Red. — Kiana, Christensen, ankom 7. Novbr. til Alloa. — Amor, Rasmussen, ankom 7. Novbr. til Gøteborg. — Hermod, Dreimann, ankom 3. Novbr. til Pont L'Abbe. — Minde, Rasmussen, ank. 6. Novbr. til Kjøbenhavn. — Mathilde, Rasmussen, ankom 6. Novbr. til Kjøbenhavn. — Salvador, Fabricius, ankom 7. Novbr. til Sunderland. — Debora, Rasmussen, ank. 10. Novbr. til Tayport. — Familiens Minde, Stærke, ankom 5. Novbr. til Pillau. — Habil, Rasmussen, ankom 6. Novbr. til Altona. — Anna Cecilie, Drejøe, ank. 5. Novbr. til Laroche (Afrika). — Uffo, Grube, ankom 9. Novbr. til Assens. — Hans, Folmer, ankom 9. Novbr. til Leith. — August, Clausen, ankom 7. Novbr. til Tarragona (Spanien). — Kvik, Andersen, ank. 9. Novbr. til Drøbak. — Søtrene, Christensen, ankom 9. Novbr. til Frederiksstad. — Jørgen Olsen, Christensen, ankom 10. Novbr. til Tønsberg. — Sejrskransen, Mikkelsen, ank. 10. Novbr. til Norkøping.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Väddö Kanal. Trästa og Ortalund I Väddö Kanal er tændt følgende Fyr:

Ved Trästa, Ø. for Farvandet, et fast Fyr, der viser rødt Lys mod N., grønt Lys mod S., og hvidt Lys tværs over Løbet, og V. for Farvandet et fast Fyr, der viser grønt Lys mod N., rødt Lys mod S., og hvidt Lys tværs over Løbet. 60° 3' 0" N. Br. 18° 46' 28" Ø. Lgd., og 60° 2' 50" N. Br. 18° 46' 22" Ø. Lgd.

Ved Ortalund, Ø. for Farvandet, et fast Fyr, der viser rødt Lys mod N., grønt Lys mod S., og hvidt Lys tværs over Løbet, og V. for Farvandet et fast Fyr, der viser grønt Lys mod N., rødt Lys mod S., og hvidt Lys tværs over Løbet. 59° 59' 52" N. Br. 18° 48' 0" Ø. Lgd. og 59° 59' 44" N. Br. 18° 47' 57" Ø. Lgd.

Fyrene vises fra Duc d'Alber. Flammens Højde: 6 Fod. Fyrapparat af 6te Orden.

Ved Svingbroen et fast Fyr, der viser hvidt Lys til begge Sider i Farvandet, naar Broen er aaben og Gennemsejlingen fri, rødt Lys, naar Broen er lukket. 59° 58' 30" N. Br. 18° 49' 0" Ø. Lgd.

Gefle. Ved Gefle skal følgende nye Fyr tændes:

Paa Brynäslandet en rød Lanterne og paa en Duc d'Albe en rød Lanterne, der holdte overet lede fri mellem Prikkerne ved Sörgrundet og ved Sörgrundshällan. 60° 40' 42" N. Br. 17° 11' 20" Ø. Lgd., samt en grøn Lanterne paa N.-Enden af Havnemølen. 60° 40' 53" N. Br. 17° 10' 50" Ø. Lgd.

Bottniske Bugt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet „Norströmsgrund“ inddraget den 4de November.

Tyskland. Kurisches Haff. Erlenhorst. Ved Erlenhorst er tændt to hvide Lanterner, der holdte overet angive Midten af Indløbet S. fra til det nye Farvand Ø. for Schweinsrücken.

Stettiner Haff. Leitholm-Camelsberg. I Farvandet mellem Swantewitz Haken og Swantewitz er Dybden nu 8 Fod, og mellem Keppenort og Klein Ziegenort til Gross Ziegenort Havn 9½ Fod.

Lystønden „Patschkamp O.“ viser nu grønt, elektrisk Fyr med Formærkelser. 53° 40' 9" N. Br. 14° 32' 33" Ø. Lgd.

I Papenwasser ere Tønderne G og H ombyttede med Lystønder med grønne, elektriske Fyr med Formærkelser. 53° 38' 53" N. Br. 14° 35' 3" Ø. Lgd. og 53° 38' 35" N. Br. 14° 35' 15" Ø. Lgd.

Den mindste Dybde i Indløbet til Jasenitzer Rende er 8 Fod.

Den hvide Tønde med V.-lig Topbetegnelse ved Radun Werder er inddragen. 53° 33' 41" N. Br. 14° 36' 15" Ø. Lgd.

Pölitz N.-ligste Baake viser nu rødt Lys fra N. 15° Ø. til N. 29° Ø., hvidt Lys derfra gennem Ø. til S. 87° Ø., rødt Lys derfra til S. 55° Ø., og hvidt Lys derfra til S. 47° Ø. 53° 33' 50" N. Br. 14° 35' 26" Ø. Lgd.

Paa Pölitz Enge er tændt to Ledefyr. Forfyret er et hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 5 Kml. 53° 33' 13" N. Br. 14° 36' 18" Ø. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr med en rød Vinkel fra N. 1° V. til N. 33° Ø. Flammens Højde: 48 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 53° 32' 51" N. Br. 14° 36' 23" Ø. Lgd. Fyrene angive Farvandet Weite Strewe til Pölitz Ledetyrlinie.

I Camelsberg Baakefyret er indsat en rød Vinkel fra S. 65° V. gennem V. til N. 40° V. 53° 31' 44" N. Br. 14° 38' 38" Ø. Lgd.

Swinemünde — Stettin. Udenrigsministeriet meddeler: Mellem Swinemünde og Stettin samt ved Coserow og Zinnowitz er Vintermærkningen foretaget.

Adler Grund SØ. Vraget af Muddermaskinen 7 Kml. SØ for Fyrskibet „Adler Grund“ er uskadeligt for Skibsfarten.

Kieler Fjord. I Kieler Fjord er Dybden aftenen hvor Fyld fra Opmudring losses, mellem 10° 16' og 10° 17' Ø. Lgd. og S. for 54° 26' N. Br. 9 Fods Dybde findes saaledes paa 54° 26' 15" N. Br. 10° 16' 9" Ø. Lgd.

Möltentort. Paa Möltentort Landingsbro kan brænde en hvid Lanterne. 54° 22' 49" N. Br. 10° 11' 51" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Holland. Noordhollandsch Kanaal. Damperen „Hunze IV.“, der var sunken i Forhavnen til Willem III. Sluse i Noordhollandsch Kanaal, er løftet, saa at Skibsfarten er fri.

Noordwijk-aan-Zee. Stormvarsel-Signaler gives ikke mere ved Fyrtaarnet paa Yderdyngen ved Noordwijk-aan-Zee. 52° 14' 48" N. Br. 4° 26' 0" Ø. Lgd.

Frankrig. Gravelines. Ankermærket ud for Gravelines er nu „Det høje Hus med rødt Tag paa Dynen Ø. for den lille Havn Philippe overet med Yderenden af Ø.-Mølen“.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Southampton Water. Calshot Castle NØ. Duc d'Alben 6., Kbl. N. 42° Ø. fra Calshot Castle er atter opført, og det hvide Fyr med Formærkelser paa den atter tændt. Fartøjet, hvorfra midlertidig vises to røde Lanterner, er inddraget.

Bristol Channel. Barry Red. Damperen „Penzance“ er sunken i 29 Fod Vand 8 Kbl. S. 83° Ø. fra Treherne Point, og fra Fyret paa V.-Enden af Barry Bølgebryder i S. 4° Ø. Tæt N. for Vraget ligger en grøn Vragtønde, og ½ Kbl. S. 4° V. for Vraget et Vragfyrs-kib, der viser de sædvanlige Signaler. 51° 23' 30" N. Br. 3° 15' 30" V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Canada. Chaleur Bay. Souris Point. Paa Souris Point er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 50 Fod. Synsvidden: 12 Kml. Hvidt. 23 Fod højt, firkantet Fyrhus. 48° 1' 2" N. Br. 65° 28' 0" V. Lgd.

Port Daniel. Paa Yderenden af den 200 Alen lange Pier, der ved Port Daniel er bygget S. 35° V. ud fra NV.-Enden af White Point, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 34 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Hvidt, 23 Fod højt, firkantet Fyrhus. 48° 10' 42" N. Br. 64° 56' 21" V. Lgd.

Nowa Scotia SØ.-Kyst. I December eller Januar ombyttes følgende Sømærker ved Nowa Scotia SØ.-Kyst med Vintersømærker saaledes:

Louisburg Fløjte-tønde med en rød Spirtønde. 45° 52' 43" N. Br. 59° 53' 44" V. Lgd. Louisburg Klokketønde med en sort Spirtønde. 45° 54' 13" N. Br. 59° 56' 30" V. Lgd. Southwest Bull Stump-tønde med en sort Spirtønde. 45° 11' 22" N. Br. 61° 8' 18" V. Lgd. Mackerel Shoal Spidstønde med en rød Spirtønde. 44° 59' 15" N. Br. 61° 58' 15" V. Lgd. Man maa ikke stole ubetinget paa disse Vintersømærker. Sommersømærkerne udlægges atter, naar Isen gaar bort.

New Brunswick Ø.-Kyst. Buctouche. Paa Buctouche Sand barres S.-Ende er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 37 Fod. Synsvidden: 11 Kml. Hvid, 37 Fod høj Fyrbygning, der staar tæt ovenfor Højevandsmærket. 46° 27' 53" N. Br. 64° 36' 35" V. Lgd.

New Brunswick. Bay of Fundy. St. John Harbour. Negro Point. Negro Point Bølgebryder er forlænget til 25 Alen uden for Fyrtaarnet.

Passamaquoddy Bay. Navy Island. Den sorte Spirtønde ud for Navy Island SØ.-Ende er ombyttet med en sort Stumpønde, som ligger i 5 Fv. Vand 3 Kbl. S. for Øens SØ.-Ende 1₄ Kml. S. 57° V. fra Tongue Shoal Fyr.

Prince Edwards Island. Hillsborough Bay. Charlottetown. Spithead. Den sorte Stumpønde ud for Spithead ligger nu i 5 Fv. Vand, 2₄ Kml. S. 24° Ø. fra Blockhouse Point Fyr og 3₈ Kml. N. 53° Ø. fra St. Peters Island Fyr.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Vineyard Sound. Oak Bluffs Wharf. En rød Spirtønde Nr. 2, Rhode Island Rock Tønde, er i 15 Fod Vand udlagt ved en 10 Fods Klippe ved Kanten af Løbet til Vineyard Highlands Wharf, fra Oak Bluffs Wharf Ø.-Ende i N. 16° V. og fra East Chop Fyr i S. 65° Ø.

Rhode Island. Sakonnet River. Old Bull Rocks. Old Bull Rocks Spirtønde Nr. 4 er ombyttet med en rød Klokkeønde Nr. 4, som ligger i 15 Fod Vand V. for Old Bull Rocks, fra Sakonnet Fyr i N. 9° V.

New York. Staten Island. Arthur Kil. En rød og sort vandret sribet Spirtønde er i 26 Fod Vand udlagt ved en sunken Kulpram. fra Ploughshare Point i N. 5° V. og fra Pynten paa Staten Island SØ. for Storys Flats i S. 27° V.

Vraget af Lægterøen 2 Kml. N. 70° V. fra Fyrskibet „Fire Island“ er bortsprængt. Mindste Dybde over Vraget 13 Fv.

Delaware River. Reedy Island. Omtrent den 11te November 1902 foretages følgende Forandringer:

Reedy Island forreste Ledefyr skal vise rødt, fast Fyr fra S. 4° Ø., gennem S. til S. 15 $\frac{1}{2}$ ° V. og hvidt, fast Fyr fra S. 15 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem V. og N. til N. 9° Ø. Reedy Island bageste Ledefyr slukkes.

To midlertidige, hvide, faste Fyr, New Reedy Island Ledefyr, tændes paa Delaware River V.-Side. Forfyret staar $\frac{2}{3}$ Kml. ovenfor Head of Reedy Island, fra Finns Point forreste Ledefyr i S. 21 $\frac{1}{2}$ ° V. 39° 32' 6" N. Br. 75° 34' 10" V. Lgd. Bagfyret staar 0 $\frac{1}{4}$ Kml. N. 5° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 39 og 12 Fod. Holdte overet lede de i den gravede Rende fra Port Penn Ledelinie til Finus Point Ledelinie.

Maryland. Baltimore Harbor. Main Channel. I Main Channel ere Stumpønderne Nr. 15, Cutoff Channel, Nr. 17, Brewerton Channel og Nr. 19 Brewerton Channel flyttede til Kanten af den udvidede, gravede Rende.

Virginia. Hampton Roads. Elizabeth River. Den røde Spirtønde Nr. 26, tæt ved Craney Island Fyr, er ombyttet med en rød Spidstønde Nr. 26.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Bahama Øer. West Caicos. Midt paa V.-Kysten af West Caicos ligger en Samling af 20 à 30 Huse, og flere Huse ere spredte over Øen.

Cuba N.-Kyst. Nipe, Banos og Puerto Padre. Nipe Fyr ligger S. 39° Ø. fra Fyret paa Punta Baracutey (Punta Ensenada Honda). 20° 48' 30" N. Br. 75° 31' 52" V. Lgd.

Banos Fyr ligger S. 46° V. fra Punta Puerto Rico, og i N. 88° V. fra Punta Palmas (Yuraguana). 20° 52' 42" N. Br. 75° 38' 51" V. Lgd.

Puerto Padre Fyr ligger fra Punta Jarros Fyr i S. 76° V. 21° 16' 33" N. Br. 76° 32' 23" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien N.-Kyst. Kap Gurupi. Paa Kap Gurupi er tændt et hvidt Blinkfyr, som hver 20 Sekunder viser Et-Blink. Flammens Højde: 101 Fod. Synsvidden: 15 Kml. Hvidt, 106 Fod højt, cylindrisk Jerntaarn. 0° 55' S. Br. 46° 13 $\frac{1}{2}$ V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Semafor-Stationerne i Italien ere aabne fra Solopgang til Solnedgang, men under særlige Forhold (Skib i Nød etc.) saa længe Skibet kan ses, ligesom der kan paa-lydes Nat tjeneste.

Ved Semaforerne Palmaria, Capo Ferro, Guardia Vecchia og Capo S. Vito di Taranto er der Tjeneste Dag og Nat.

Spezia. Ved Spezia Koffardihavn er der paa Tønden $\frac{1}{4}$ Kbl. fra det dobbelte, røde, faste Fyr paa V.-Molen tændt to hvide, faste, elektriske Fyr. Flammens Højde: 12 Fod.

Grækenland. Syra. Aspro Islet. Den røde Fløjtønde ved Grunden, som strækker sig c. $\frac{1}{4}$ Kbl. NØ. ud fra Aspro

Islet N.-Ende, er atter udlagt, men man maa ikke stole paa Tønden.

Rusland. Dnieper Liman. Bug. Otchakov. Uddybningen til 24 Fod i Otchakov Kanal og videre til Volochski er fuldført. Løbet mellem Otchakov og Volochski er 21 Kml. langt og falder i fem Afdelinger, der er afmærkede med 43 Par Vagere med Kegler og 3 Par Lystønder. Afstanden mellem Sømærkerne er 5 Kbl., i Bøjningerne 2 Kbl.

1. Længden $1\frac{3}{4}$ Kml., følger Adjigiol Fyrlinie og er afmærket med 4 Par Vagere.

2. Længden 8 Kml., afmærket med 16 Par Vagere og 3 Par Lystønder, der ligger ved Indgangen fra Adjigiol Fyrlinie, ved det 10de og 15de Par Vagere fra Løbets V.-Ende. Dette Løb gaar N. om Fyrskibet „Adjigiol“, der forbliver liggende paa sin Station.

3. Længden $4\frac{1}{2}$ Kml., følger Ledelinien Khablov Baaker overet i N. 63° Ø., og er afmærket med 10 Par Vagere. Dette Løb gaar S. om Vageren og Lystønden ved Pynt Sary Kamychi, der ere flyttede og ligge 8 Kbl. S. 16 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Baaken mellem Pynt Sary Kamychi og Pynt Saken.

4. Længden 2 Kml., følger Ledelinien Kisliakov Baake overet med Møllen S for Landsbyen Lupareva i N. 41° Ø. Dette Løb er afmærket med 4 Par Vagere.

5. Længden $4\frac{3}{4}$ Kml., gaar i N. 3 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og er afmærket med 9 Par Vagere, af hvilke det sidste Par ligger i Linien Volochski Bagfyr og Forfyr overet.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindiens V.-Kyst. Porbandar. Det røde, faste Fyr, som vistest fra Taarnet paa Administratorens Hus i Porbandar, er slukket. 21° 37 $\frac{1}{2}$ N. Br. 69° 37' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra V.-Kyst. Willinckrif. Revet Willinckrif, Ø. for Straat Siberoet, c. 22 Kml. N. 68° Ø. fra Bodjo Fyr, findes ikke. Paa Stedet er der 100 Fv. uden Bund, og intet Tegns paa grundt Vand findes i Nærheden. 0° 31' 10" S. Br. 98° 51' 45" Ø. Lgd.

Cochinchina. Saigon Flod. Paa Grunden Ranza er den mindste Dybde 15 Fod og mellem den og Kysten over 30 Fod. Man gaar rigeligt fri af Grunden ved at holde N.-Pynten ved Fausse Baie fri af N.-Pynten ved Baie des Cocotiers.

Annam. Klippen Vulcan ligger mellem Hon Ngoai og Hon Nai, $5\frac{1}{2}$ Kbl. N. for den sidstnævnte Ø.

Banc de Castlereagh ligger NV. for den angivne Plads og bestaar af Korall. Dybden paa Grunden er 18 Fod.

En 6 Fods Klippe ligger c. $\frac{1}{2}$ Kbl. VNV. for Roche Blanc i Baie de Nhatrang.

En stor Banke strækker sig ud fra de to Pynter, mellem hvilke Bugten paa Ile Sèche N.-Side ligger, i Nærheden af Binh Cang.

Klipperne Les Trois Rois, ved Halvøen Hon Gom, bestaar af 8 kendelige Klipper. En 6 Fods Klippegrund ligger $2\frac{1}{4}$ Kbl. N. 20° Ø. fra den V.-ligste af Les Trois Rois.

Grunden Octavia findes ikke; der er dybt overalt ved denne Del af Kysten, dog strækker et Rev sig over $\frac{1}{2}$ Kbl. ud fra Pynt Anyo Nord.

Karantænebestemmelser m. m.

Naar der er Is i de tyske Farvande, udfærdiges der officielle Meddelelser om Isens Tilstand ved Kysterne. Telegrammer herom for Kysterne ved Østersøen, der ogsaa indeholde Meddelelser for de danske Farvande, koste i Tyskland 40 Mark, og for de tyske Kyster ved Nordøen 30 Mark, der erlægges forud paa Stedets Telegrafkontor.

Norge. — Palæstina er erklæret for kolerasmittet.

Tyrkiet. — Skibe kommende fra en smittet Havn og bestemt til en ikke tyrkisk Havn ved det sorte Hav kunne uhindret passere Dardanellerne og Bosporus. Ere de derimod bestemte til en tyrkisk Havn ved det Sorte Hav (derunder Havøene i Østrumelien og Bulgarien) skulle de underkastes Karantæne ved en Karantænestation i Middelhavet og ville i Overtrædelsestilfælde uvægerligt blive viste tilbage til Stationen i Clazoman.

For Skibe bestemte til tyrkisk Havn efter at have passeret Suez Kanalen gælder følgende: De skulle ankre udenfor Havøene, de maa ikke have nogen som helst Forbindelse med Land, ingen Person maa komme ombord, men Lods, Karantænevagt etc. skal forblive paa Slæbedamperen, Skibets Sundhedspas skal paaføres Attest om, at de forannævnte Forholdsregler ere blevne iagttagne.

Karantænen for Skibe fra Ægypten er nedsat til 10 Dage.

Konstantinopel er erklæret for pestfri.

Italien. — Palæstina og Syrien (fra den ægyptiske Grænse til Beyrut eksklusivt) er erklæret for kolerasmittet.

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Novbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	88	87 ³ / ₄	87 ¹ / ₂	88
Danmark	65		65	66
Norden	90 ¹ / ₂	— ³ / ₄	90 ³ / ₄	91
Kjøbenhavn	82		81 ³ / ₄	82 ¹ / ₄
Carl	38 ¹ / ₄		38 ¹ / ₄	38 ¹ / ₂
Dannebrog	81 ¹ / ₂		81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₂
Skjold			51 ¹ / ₂	53
Urania	32 ¹ / ₄		32	32 ¹ / ₂
Union			87	88
Dampsk. af 1896			81 ³ / ₄	83
Østasiatiske	100		100	100 ¹ / ₄
Østersøen	98	98 ¹ / ₂ -99	98 ¹ / ₂	99
Nordøen			32	34
Torm			—	—
Vesterhavet			100	120
Gorm			—	—
Inga			—	—
Cimbria			80	95
Foren. Bugser-Selsk.			55	70
Dansk-russisk Dampsk.			—	85
Hejmdal			93	95
Dampskibs Obligationer.				
4 ⁰ / ₀ foren. Dampsk.			100	105
5 ⁰ / ₀ — —			—	—
5 ⁰ / ₀ Norden			100	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.				
3 ⁰ / ₀ Stats amort.			—	—
3 ¹ / ₂ uopsig. Stats			99	100
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.	86 ¹ / ₂	86 ¹ / ₄	86	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.			90 ¹ / ₄	91
4 ⁰ / ₀ — — 2. Serie ..	93 ³ / ₄	94	93 ³ / ₄	94
4 ⁰ / ₀ — — 1. — ..			98	100
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6 Ser.			90	91
4 ⁰ / ₀ — — 7 — ..	94 ¹ / ₄	94	94	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3 — ..			89 ¹ / ₂	91
Aktier.				
Nationalbank	138 ³ / ₄		138 ³ / ₄	139
Privatbank			121 ³ / ₄	122 ¹ / ₂
Landmandsbank			119 ¹ / ₄	119 ¹ / ₂
Handelsbank	122 ¹ / ₄		122 ¹ / ₂	123
Grundejerbank			107 ¹ / ₂	108 ³ / ₄
Burm. & Wain	93 ¹ / ₄	93	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.			88 ¹ / ₂	90
Sukkerfabr.	113	112 ³ / ₄ -113	112 ¹ / ₂	112 ³ / ₄
Bryggeri Aktier			113	113 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 11. Novbr. 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.80
London	18.16	18.12
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.50	—

Notering paa Berlins Børs d. 11. Novbr. 1902.

Russiske Noter	216.50
4 ⁰ / ₀ Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ — Boden Kredit	95.10
5 ⁰ / ₀ Mexikanske 1899	100.25
5 ⁰ / ₀ Rumænske Stats	98.20
4 ⁰ / ₀ — — 1890	85.80

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 28,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 62,000, „Kjøbenhavn“ 30,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 16,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 6,000, „Østasiatiske“ 62,000, „Hejmdal“ 8,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

H. Thomsen,
Skibsprovanteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1¹/₂ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for
Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1¹/₂ H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

32. Series

2den Trækning begynder **Onsdag** den 19de November 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 750 Kr.	1 Gevinst paa 1500 Kr.	1 Gevinst paa 750 Kr.
1 — » 500 —	1 — » 1000 —	1 — » 500 —
1 — » 300 —	1 — » 600 —	1 — » 300 —
5 — » 250 —	5 — » 500 —	5 — » 250 —
40 — » 100 —	40 — » 200 —	40 — » 100 —
70 — » 50 —	70 — » 100 —	70 — » 50 —
100 — » 25 —	100 — » 50 —	100 — » 25 —
128 — » 12 —	128 — » 15 —	123 — » 12 —
1654 — » 10 —	1654 — » 10 —	1654 — » 10 —

Ialt: 6,000 Gevinster.

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning.

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 1 Kr. 50 Øre
Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hoved-
kollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udle-
veres gratis.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Holmens Kanal 18, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

Danske Havne.

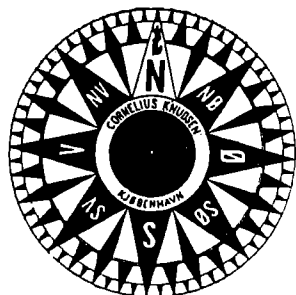
	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Assens.	Rende med 16 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværket 16 Fod, mellemste Havn 12½ Fod inderste 11 Fod, Bolværk 5 Fod ved d. Vande.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Dampskibe i regelmæssig Fart 8 Ø. Udenrigske Dampskibe og Lægtene over 100 F i udenrigs Fart 12 Ø.	Lods i Sommeren 68 Øre pr. Fod af Skibets Dybg., Vinter 91 Øre pr. Fod. Under 50 Reg.-Tons: Sommer 51 Øre, Vinter 68 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.		Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissens nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatører, 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.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad havnes. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand havnes paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonnie.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nysted.	Havnen 12½ Fod. Indsejling dertil: a) Ø. om Rødsand 12½ Fod, b) gennem Rødsand ved Østre Mærker 10 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 12 Ø. Udg.: 12 Ø.		Ballastafgift 2 Ø. pr. Reg. Ton.	2½ à 3 Kr. pr. Mand	
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32, For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 80 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørages af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørgeres af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalerbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne kølhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning 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.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellinealer.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaalere.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kjøbenhavn
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Esbjerg Skibs- & Baadebyggeri

Th. Dahl's Eftfgr., N. Raun-Byberg

leverer:

Nybygninger af Staal saavel som Træ, Motorbaade som Brugsfartøjer og Lystbaade samt Ophalingsbeddinge paa Ruller projekteres og udføres. Vore Motorbaade leveres i alle Størrelser og op til meget store Hastigheder. Motorerne ere enkle i Konstruktionen og kan betjenes af enhver, og de leveres for Benzin eller Petroleum. — Forlang Tilbud.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg, Kjøbenhavn, Göteborg, Antwerpen til Straits, Kina, Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kompagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Øhlenschlægersg. 3. V.
Telefon Enghavevej 60.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navigationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1832.

SWORN SHIPBROKERS & STEAMSHIP AGENTS

COPENHAGEN.

AGENTS TO

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, Hamburg and Hamburg Amerika Line, Hamburg, regular line of steamers between Brazil and La Plata — Copenhagen & vice versa.

Svenska Lloyd, Gothenburg, regular line of steamers between the Mediterranean Portugal, La Pallice and Bordeaux — Copenhagen. — Hamburg and Baltic line of steamers.

Telegraphic Address: „HOPPE“

HÄNSCHELL & C^o.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medfører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastepladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.



Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.



Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørages.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ — Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40.

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde solidt og billigt.

N. M. Lund.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Joh. Føn's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.

Fredericiagade 27.

C. Olsen,

Skibs- & Baadebyggeri,

Kalkbrønderihavnen.

Nybygninger &

Reparationer.

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIE,

Kalkbrønderihavnen,

leverer alt til Skibsbrug henhørende. — Grave- & Losse-spande, Stenstønger, enkelte og dobb. Spil. Alt med Garanti.

J. Melander,

Biikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning og Farvehandel.

Havnegade 85. Nakskov.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri,

Helsingør,

paatager sig Nybygning og Reparationer af Jærn- og Staal-, Damp- og Sejlskibe. Maskiner, Kedler og lignende Arbejder. Værftet har 2 Tørdokker for Skibe af resp: 340 og 380 engl. Fods Længder samt Patentophalingsbedding for Skibe af indtil 300 Tons Egenvægt.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: **Kleiner Grasbrook, Rethwisch.**
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor **Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.**
Telegr.-Adr.: **Dicotto.**

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

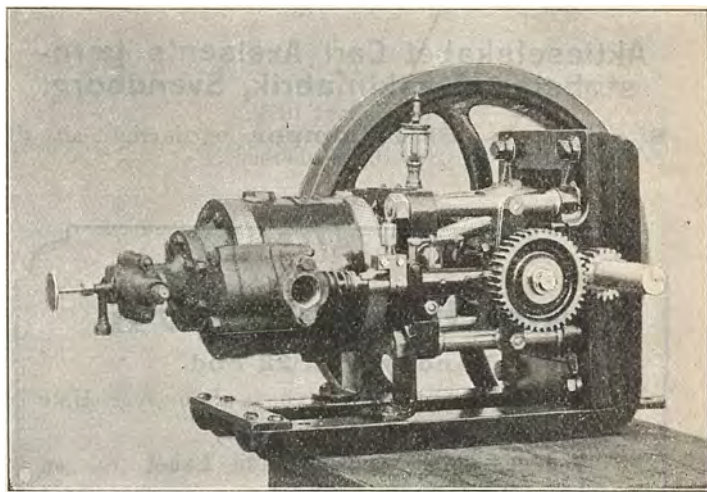
Ingeniør ANDR. VANG, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

s/s „Helgenæs“,

80,57 Brutto Reg., 44,97 Netto Reg.-Tons, Compound Maskine, 8 Knobs Fart, tilladt Passagerantal 180, sælges billigt ved

Carl v. d. Hude,
Aarhus.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejdsevne, simple Konstruktion, lille Petroleumstørrelse og aldrig i Verden, hvorved den har erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½—12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensens Maskinfabrik, Slotsgade 6, Aalborg.

Telegramadr.:
„Smithans,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklædning- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved **Claus Christensen,**
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

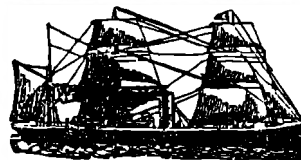
A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til **Skibsproviant.**

Telf. 4321. * Privat Telf. 18489.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsens Eftflgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.

Telefon 323.

Bitumastic Præparater

fra

Wales Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste **Beskyttelsesmiddel**
mod **Rust og Syrer** for alle
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af **Orlogsværftet,**
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou
 Telegr.-Adr.: P. Schou.
 Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
 Telf. 494. H. J. Alphas.

Hotel „VICTORIA“,

Store Strandstræde 20, H. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hrr. Officerers velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr. Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & a la carte. — Telefon 1976.

E. Schönberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Ustandsetlig gaar Meyers amrk. Pudse-Greme sin Sejrs-gang over hele Verden,



fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faas saavel i fast som flydende Consistens hos alle Isenkræm- og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg, lige ved Tegigaardshavn. Skibsproviantering og Malervareforretning. Telefon 165.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, den 13. November 1902. — Tilsyn med Dampfartøjer. — Orkanen i det indiske Hav i Maj 1902. — 40 Sejlere ved Hals. — Fragtmarkedet. — Tysk Overrettsdom. — Ugens Havvarier. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTS-PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20% 30% 50%

Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

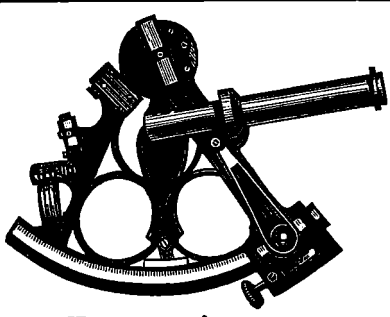
Redigeret af L. DRECHSEL.

I Redaktionen: Kapt. JACOB HOLM.

DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 47. Kjøbenhavn, Torsdag den 20. November 1902. 9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. L A U B.
St. Kongensgade 24.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,
grundlagt udvidet
1799. Amaliegade 30. 1877.
Telefon 1027.

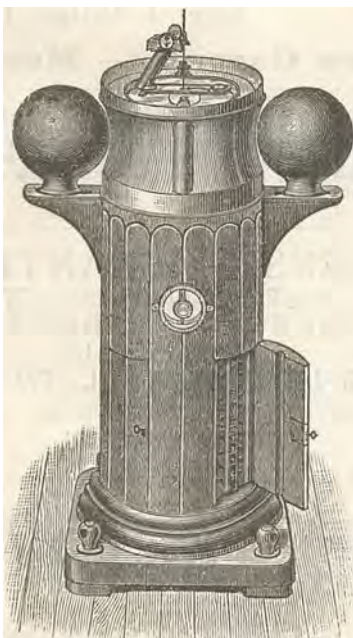
Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet.

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
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 Kewa Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkertør
m. m.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staaalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

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: See-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.



Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177.

Telefon 2503.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pilleallé 5.

Depôt: Havnegade 47.

Telefon
2168.

FR. O. JØRGENSEN,

Telefon
2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.

St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatur for Gas, Vand,
Damp og Bryggeri** i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

Nestle's sekunda Mælk.

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagepapiret.

JØRGENSEN & LANTDVED'S

GALVANISERINGS-ANSTALT,

TAGENSVEJ 24. KØBENHAVN L.

MODTAGER ALT

JÆRN OG JÆRNARBEJDE TIL GALVANISERING

TIL BILLIGSTE PRIS OG HURTIG EKSPEDITION.

TLF. TAGENSVEJ 341.

Aalborg Brøndums

Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 20. November 1902.

Det af Regeringen i Landstinget forelagte Lovforslag om Tilsyn med Dampfartøjer, hvis Indhold vi gengav i vort sidste Nummer, betegner dels en Modernisering af de siden 1875 gældende Regler for Tilsyn med Kedlerne i alle Dampfartøjer og tillige med Maskinen og Skibet for Skibe i Passagerfart, dels en Udvidelse af det Offentliges Tilsyn til at omfatte alle Dampfartøjer, baade for Kedlens og for Skibets og Maskinens Vedkommende. Hvad det først nævnte af Lovforslagets Formaal angaar, da er det indlysende, at Regler, der har været i Kraft i et Tidsrum af 27 Aar, i hvilket Handelsflaaden er undergaaet en overordentlig Udvikling, ikke længere er tidssvarende, og et Forslag, der tilsigter deres Revision, maa derfor siges at være betimeligt. Hvad det andet Formaal, Udvidelsen af det Offentliges Tilsyn, angaar, da kan det altid være Tvivl underkastet, om et saa systematisk og gennemgribende Tilsyn fra det Offentliges Side som det, Forslaget vil etablere, er nødvendigt. Den Kommissionsbetænkning, som danner Lovforslagets Grundlag, virker i saa Henseende ikke stærkt overbevisende, naar den som Motiv for det udvidede Tilsyn anfører, at mange Søulykker i de senere Aar er foraarsagede ved Sprængning af Dampprør o. lign., og at hyppige Brud af Skrueakslerne har godtgjort Nødvendigheden af grundige Eftersyn af disse Aksler, deres Lejer o. s. v. Thi ganske bortset fra, om et relativt stort Antal af de Søulykker, der i de senere Aar er overgaaede danske Dampskibe, virkelig kan tilskrives disse Aarsager — Kommissionsbetænkningen behandler ikke dette Spørgsmaal nærmere —, saa kan man ikke uden videre søge Aarsagen til saadanne Søulykker i manglende Tilsyn. Forholdet er jo nemlig ingeniørlunde det, at vor Dampskibsflaade ikke er underkastet noget Tilsyn. For at blive klassificerede og for at vedblive at være det, maa Dampskibene underkastes et endog særdeles grundigt og minutøst Eftersyn, som næppe bliver bedre, naar det foretages af „det Offentlige“, end naar det foretages af et anerkendt Klassifikationsselskab. En virkelig Motivering for at supplere dette Eftersyn med et offentligt maatte oplyse, hvor mange af vore Dampskibe, der ikke er klassificerede; men vi tvivler om, at man ad denne Vej vilde komme til nogen Nødvendighed for et offentligt Tilsyn. Og det synes os i hvert Fald en Urimelighed, at Lovforslaget stiller de Skibe, der er klassificerede, ganske som de, der ikke er det; de første kunde dog formentlig i flere Retninger gøre Krav paa en noget begunstiget Stilling.

Skønt vi altsaa har denne almindelige Indvending at gøre mod Planen om et offentligt Tilsyn, der uundgaaeligt vil medføre visse Byrder og Ulemper for Skibsfarten, maa vi erkende, at Lovforslaget bygger paa den bestaaende Lovgivnings Grund, og at det i det store og hele tager Hensyn til Skibsfarten. Dette er en glædelig Følge af, at Skibsfarten har været fyldig repræsenteret i den ovenfor omtalte Kommission. Dennes Betænkning løser uden Tvivl Spørgsmaalet om et offentligt Tilsyn saa godt, som det under de foreliggende Omstændigheder har været muligt; og naar Staten — af mere eller mindre gode Grunde — kræver et saadant Tilsyn oprettet, saa bør det anerkendes, at det søges ordnet paa en Maade, der ikke forulemper Skibsfarten mere end nødvendigt. Vi tror derfor ikke, at man fra dennes Side vil rejse væsentlige Indvendinger mod Forslagets Hovedbestemmelser. Derimod indeholder det en Del Enkeltheder, som vi haaber efter Behandlingen i Rigsdagen vil fremtræde i en forbedret Skikkelse. Vi skal i Korthed angive de vigtigste af dem.

Lovforslaget paalægger Politivrigheden paa Skibets Hjemsted at paase, at de foreskrevne Syn finder Sted. Vi henstiller til Overvejelse, om man ikke her paalægger denne Øvrighed en Opgave, som den vil have vanskeligt ved at løse. Der findes Dampskibe, der

aldrig eller saa godt som aldrig kommer til deres Hjemsted, og hvorledes vil da Politiet her kunne kontrollere, at de foreskrevne Syn finder Sted? Naar der, som foreslaaet, ansættes ministerielt udnævnte Synsmænd i de Havne, hvor det anses nødvendigt, og disse Synsmænd tilmed bliver økonomisk interesserede i, at de fastsatte Syn foretages, saa synes det os det naturligeste, at den omtalte Kontrol overdrages til Synsmændene. En saadan Ordning vilde nærme sig noget til den i England gældende, der vistnok har vist sig praktisk, og vilde svare til den her i Kjøbenhavn hidtil brugelige, som man har været tilfreds med.

Kommissionen henlagde Udmeldelsen af Synsmændene til vedkommende Minister, dog saaledes, at Forslagsretten tilkom henholdsvis de søkyndige Medlemmer af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, Købstædernes Magistrater og Amtmanden. Lovforslaget udelukker denne Forslagsret, for, som det hedder i Motiverne, ikke „at binde Ministerens Valg af Synsmænd til de af ovennævnte Myndigheder foreslaaede Personer“. Det forekommer os nu ikke, at Ministerens Handlefrihed indskrænkes i nævneværdig Grad ved denne Forslagsret. Som Regel vil det dog være nødvendigt for Ministeriet at indhente et Forslag fra en underordnet Autoritet eller fra en privat Institution, og de Tilfælde, i hvilke Ministeren af en eller anden Grund ikke vil kunne benytte det fremkomne Forslag, vil sikkert være yderst faa, om de overhovedet vil indtræffe. I mangfoldige andre Forhold har da ogsaa underordnede Myndigheder en saadan Forslagsret, og saa vidt os bekendt har man kun haft Grund til at være tilfreds med denne Ordning. Og i hvert Fald er her jo kun Tale om en Forslagsret; Ministeren kan jo kassere de fremkomne Forslag, naar han skønner dette tjenligt, og selv træffe sit Valg. — Medens denne Forslagsret saaledes ikke synes os at indskrænke Ministerens Handlefrihed, har det paa den anden Side stor Betydning, at den fastholdes, fordi den afgiver nogenlunde Sikkerhed for, at der til Synsmænd vælges Folk, der er udgaaede fra Handelsmarinen. Almindelige Billighedshensyn taler for, at Valget begrænses til disse; der er jo her Tale om Stillingen, der ene vedrører Handelsmarinen (Lovforslaget undtager endog udtrykkeligt Statens Passagerfartøjer fra det anordnede Tilsyn), og hvis Indehavere lønnes af Rederierne gennem de fastsatte Vederlag for de forskellige Syn. Og hertil kommer, at de Folk, der er uddannede i Handelsmarinen, er bedst kvalificerede til at foretage disse Besigtelser af Handelsskibe. Vi maa derfor meget tilraade, at man fastholder en saadan Indstillingsret, og derved tilvejebringer nogen Garanti for, at de omtalte Stillinger bliver beklædte med kvalificerede Folk, der har et naturligt Krav paa dem. Skulde vi ønske nogen Forandring i den af Kommissionen foreslaaede Ordning, skulde det være den, at man ogsaa udenfor Kjøbenhavn gav Forslagsretten til en søkyndig Autoritet eller Institution. — Vil man imidlertid følge Lovforslaget og helt opgive denne Forslagsret, da vil vi anse det for ganske nødvendigt, at man i Lovens udtrykkeligt fastsætter, at Synsmændene skal være uddannede i Handelsmarinen.

Naar Lovforslaget til at foretage de i Kjøbenhavn forefaldende Syn fastsætter en søkyndig, en skibskyndig og en maskinkyndig Mand, da vil det i hvert Fald vise sig utilstrækkeligt kun at have én Synsmænd af den sidst nævnte Kategori. Med Størrelsen af de Dampskibe, der nu har hjemme i Kjøbenhavn og gaar i regelmæssig Fart herfra, for Øje, vil én maskinkyndig Synsmand umulig kunne bestride Arbejdet, og da det ikke koster Staten noget, at der ansættes flere, er det formentlig tilstrækkeligt kun at gøre opmærksom herpaa, for at faa en Forandring i den angivne Retning.

Vi har her anført de Hovedindvendinger, der formentlig med Rette kan rejses mod Enkeltheder i Lov-

forslaget. Ved dettes første Behandling i Landstinget har Indenrigsministeren udtalt sig meget imødekommende overfor Ønsker om Ændringer i saadanne Enkeltheder, saa vi tør haabe, at der vil blive taget Hensyn til de her fremførte Ønsker, der ikke berører Forslagets Hovedprinciper. For vore Dampskibe betyder en Lov som den planlagte forøgede Udgifter og Ulemper; man vil derfor formentlig fra alle Sider søge at imødekomme de Anvisninger af praktisk Natur, der fremsættes fra Skibsfartens Side.

Mange Redere er, skriver „Fairplay“, i Tvivl om, hvorledes de skal forholde sig med Hensyn til Køb af Bunkerkul til næste Aars Forbrug i Udlandet. Under de nuværende Forhold og forudsat, at der ikke bliver nogen Stansning i Forsyningen i Wales, anser mange det for bedst at udsætte Kontraheringen for hele Aaret og kun købe for kortere Tidsrum eller til det øjeblikkelige Forbrug. De antager paa denne Maade at kunne faa Kul i 1903 til stadig lavere Priser. Der er imidlertid stor Fare for, at der udbræder Strejke i Wales straks efter Nytaar, og Kulpriserne vil da selvfølgelig stige stærkt. Med dette for Øje paatænker nogle Redere at kontrahere med udenlandske Kuldepoter om Levering af Bunkerkul i hele det kommende Aar paa de bedste Betingelser, der for Tiden kan opnaas.

Ved Københavns Havn er en Post som Strøm- betjent ledig fra 1. Februar 1903. Begyndelseslønnen er 1,500 Kr. Den kan søges af yngre Mænd, der har faret som Skibsførere eller Styrmand.

Aalborg Byraad behandlede forleden Dag det brændende Spørgsmaal om Toldeftersynet ved Hals. Der fremlagdes Klager fra d'Hrr. Kaptajner Rasmussen, Ankersen og Olsen, Førere af henholdsvis Dampskibene „Frejr“, „Lolland“ og „Cimbria“, samt Andragende til Generaltolddirektoratet om Ophævelse af det nævnte Toldeftersyn. Under Forhandlingen hævdede Konsul Rechnitzer, at Fjordens Belysning maatte drage Hals Toldkontrols Nedlæggelse efter sig. Han oplyste at have faaet en Klage fra en af de Sejlskibsførere, der i disse Dage er blevet opholdt ved Hals, og at Sejlskibsførerne rimeligvis samlede vil klage over Forholdene. Under Bifald gjorde han gældende, at hvis ikke Aalborg Havnevæsens Damper forleden Dag havde ryddet Sejllobet, vilde man have staaet overfor en Skandale for Aalborg som Havneby, alene fordi denne forældede Toldkontrol eksisterer. — Andragendet tiltraadtes af Byraadet og indgaar nu til Generaltolddirektoratet.

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaendo Bekendtgørelse om den aarlige Reserveløjtnantskole.

Et Skibsrederfirma paa Kontinentet skriver til „Fairplay“: Det er Praksis i saa at sige alle engelske Kulhavne, at Afskiberne eller deres Agenter sender deres Regning for Udlæg, Kommission etc. til Mægleren, der fragtede Dampskibet. Mægleren optager saa disse Afgifter i sin egen Regning, som Regel uden at have betalt dem, og sender Rederen sin Afregning. Det hænder undertiden, at Mægleren, der fragtede Skibet, gaar fallit efter at have modtaget Betaling fra Rederen, og uden at have betalt Afskiberens eller hans Agents Regning. Ifølge engelsk Lov er nu Rederen ansvarlig for saadanne

Udbetalinger og maa derfor betale dem for anden Gang. Saadanne Tab vilde undgaa, naar hver af Parterne sendte sin Regning direkte til Rederen, hvilket efter engelsk Lov er det ene rigtige, og det vilde derfor være meget ønskeligt, om denne Fremgangsmaade blev almindelig anvendt. Redere, der under de nu bestaaende Forhold vil undgaa saadanne Tab, og som derfor nægter at betale Mæglerens Regning, saa længe den ikke ledsages af Kvittering fra Afskiberen eller dennes Agent for det, der tilkommer ham, er altid belemrede med en Mængde ubehagelig Korrespondance.

Dette Brev giver „Fairplay“ Anledning til at spørge: Skal Mægleren betale alle ordinære Udgifter af sine egne Penge og rolig vente paa, at Rederen refunderer ham dem, eller skal han forsynes med Penge, saa at han kan dække de Udgifter, der er nødvendige inden Damperen forlader Havnen? Den sædvanlige Agentprovision er som Regel ikke tilstrækkelig stor til at Skibsmægleren kan optræde som Rederens Bankier paa ubestemt Tid, men uden Tvivl hænder det ofte, at Mæglere i lang Tid staaer i Forskud, særlig for udenlandske Redere. Denne Skik med at der opføres ubetalte Poster paa Regningen fra Mægleren har til Dels sin Grund i Uvissheden om, naar han faar dem refunderede. Men vilde det ikke være rigtigere i Stedet for „Mægleren, der fragter Damperen“ at sige „Mægleren, der klarer Damperen“, idet det er denne, til hvem Afskiberen sender sin Regning og fra hvem han venter Betaling? Det er ganske vist ofte den samme Person, der fragter og klarer Skibet i Kulhavnene, men Reglen er dog ikke ufravigelig, og naar en Damper laster i Blyth eller West Hartlepool under et Certeparti, der er sluttet i Newcastle, vil Afskiberen naturlig se hen til Mægleren, der klarer Skibet, som den, der skal betale hans Regning, medens Newcastle Mægleren fornuftigvis ikke kan være ansvarlig. Hvis nu Afskiberen eller Befragteren, som det tidligere var Tilfældet i Kulhavnene, selv valgte Mægleren, kunde meget anføres mod Rederens Ansvar for Betaling af Penge, der allerede er betalt til den forsømmelige Mægler. Men Rederen kan nu selv vælge sin Mægler, og det synes en nærliggende Forsigtighedsregel, at han vælger en paalidelig Mand. Men desværre forsømmes dette ofte, hvilket maa forklare de mærkelige Agenter, som nogle udenlandske Redere har. Det er i og for sig overraskende, at saa faa Tilfælde som det ovenfor fremdragne trods dette indtræffer, men det vilde være i Redernes Interesse at vælge paalideligere Mæglere end dem, der nu til Tider vælges. Naar der ingen Misforstaaelse er mellem Rederen og Mægleren om Udgifternes Betaling, enten af den førstes eller den sidstes Beholdning, bør der ikke kunne blive Tale om andet end at præstere Kvitteringer for alle Poster i Afregningen, forinden denne slutes. Og hvis et saa rimeligt Forlangende som at faa Kvitteringer i Stedet for ubetalte Regninger som Bilag til Afregningen foranlediger ubehagelig Korrespondance fra Mæglerens Side, maa dette gøre Rederen betænkelig og være en Forløber for, at han skifter Mægler. Der behøver ikke at være nogen Ængstelse med Hensyn til Ansaret, dersom der vises Omhu ved Valget af Mægleren, og man sørger for Udgifternes Dækning, naturligvis forudsat, at der præsteres kvitterede Regninger, hvilket i alle Tilfælde er en Forsigtighedsregel, der ikke bør fraviges. Der vilde intet vindes ved, at Afskiberen sendte sin Regning direkte til Rederen, idet den først nævnte selvfølgelig foretrækker at have at gøre med en lokal Mægler fremfor med en fremmed Reder, hvor godt kendt denne end er for prompt Betaling. Og de fleste Redere foretrækker at lade deres Mægler behandle Regningerne først, saa at Poster, der er opførte med for store Beløb, eller andre Fejl straks kan opdages, og de finder en samlet Opgørelse af Udgifterne i vedkommende Havn mere bekvem, end om de modtog en Mængde enkelte Regninger til ubestemte Tider. Det bestaaende System er i det hele taget godt, og der

vilde ikke være Grund til at ønske Forandringer, dersom man jagttog disse simple Forsigtighedsregler.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. No. 37/1901, afsagt d. 12. Novbr. 1902. Skibsfører Adolph Jørgensen imod Aktieselskabet Dampskibsselskabet Fanø.

Den 27. Marts 1901 blev Kutter John Frederik af Middelfart, ført af Ejeren, Skibsfører Adolph Jørgensen, paasejlet i Limfjorden af Damperen Carla, tilhørende Dampskibsselskabet Fanø. Som Følge af Sammenstødet sank Kutteren, og dens Ejer anlagde da Sag ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething og paastod Dampskibsselskabet tilpligtet at betale ham 14,109 Kr. 34 Øre med Renter og Sagsomkostninger, idet han opgav Skibets Værdi til 8,000 Kr., Ladningen til 4,453 Kr. 48 Ø., tabt Fragt til 237 Kr. 41 Øre, Mandskabets Ejendele samt Omkostninger til 1,418 Kr. 45 Øre. Det indstævnte Selskab paastod sig frifundet, subsidiært Tabene fordelte ved Rettens Skøn, og gjorde Indsigelse imod Fordringen paa tabt Fragt og imod den Værdi, Kutteren var opgivet til.

„John Frederik“ var købt i Grimsby i 1898 for ca. 2,000 Kr. og var derefter underkastet flere Reparationer; den var bygget i 1877 paa Kravel af Eg og var c. 68' lang og 18' bred, og var opmaalt til 70,60 Brutto- og 53,33 Netto Register-Tons; i 1898 havde den i Germanisk Lloyd faaet Klasse A for 4 Aar, og den var assureret for 6,000 Kr.

Efter den paagældende Dag at have indtaget en Ladning Cement ved Aalborg Cementfabrik, var Skibet afgaaet og havde mellem Kl. 3 og 4 paa Grund af Strøm og Vind maattet ankre, da det var naaet op i nordostlig Retning nord for Bredehage. Man ankrede for 15 Favne Kæde lidt syd for Fyrlinjen, med Forstævnen i S.O., og saaledes at man fra Agterskibet havde de to grønne Fyr i N.V. ved Engholmen, i hvis Fyrlinje der styres nord for Bredehage, skilte ad; Skibet maa endvidere antages at have ligget nær ved den røde Fyrlinje, i hvilken der styres øst om Bredehage, saaledes at det ogsaa havde de to røde Fyr i nord skilte ad. Henad Aften, da det blev Ebbe, løb Strømmen i østlig Retning og Agterenden svingede derfor nord over, saa at Skibet kom til at ligge tværs i Farvandet med Forstævnen vendt i Retning af Aalborg. Da det blev mørkt, blev Ankerlanterne tændt og anbragt i Fokkevantet c. 12 à 14 Fod over Dækket. Kort efter Kl. 8 fik Styrmanden, der havde Vagt, Øje paa Carla, der kom frem i nordlig Retning fra Aalborg, og derpaa drejede om Pynten ved Bredehage; da han mente, at Damperen styrede lige imod Kutteren, purrede han Føreren, der kom paa Dækket, men et Øjeblik efter ramte „Carla“ Kutteren om Styrbord lidt agten for Fokkevantet. Kutterens Besætning kom i Baaden og reddedes over paa Damperen, medens Kutteren sank i Løbet af et Par Minutter.

Damperen Carla var efter endt Losning ved Aalborg den paagældende Aften afgaaet herfra og sejlede med fuld Fart, c. 7 Knob i Vagten; saa snart den havde passeret Bredehage, drejede den øst over, saa at den fik de to grønne Fyr i N.V. ved Engholmen over et, hvorefter Kursen fortsattes i Fyrlinjen lige til Sammenstødet c. 5 Minutter senere indtraf. Styrmanden og Lodsens befandt sig paa Kommandobroen agterude — der var ingen Udkgig forude — og Styrmanden stod paa Styrbords Side, medens Lodsens stod om Bagbord. Styrmanden stod og passede paa det Tidspunkt, da „Carla“ kom ind i den røde Fyrlinje, som man var tæt ved,

for da at dreje Styrbord over Øst om Bredehage, men opdagede da pludselig lige efter en Snebygge Kutterens Mast ret over „Carlas“ Styrbords Boug. Han sprang hen til Telegrafens for at beordre stop, idet han mulig samtidig beordrede Styrbords Ror, men umiddelbart efter fandt Sammenstødet Sted.

Fra det indstævnte Dampskibsselskabs Side blev det gjort gældende, at Kutteren havde sin Ankerlanterne urigtig anbragt, idet den skulde anbringes i Fokkevantet og ikke i Fokkevantet, samt at Kutteren i Strid med almindelige Regler og med de for Sejlsadsen mellem Aalborg og Hals gældende særlige Regler laa opankret i Fyrlinjen.

Det kunde nu imidlertid ikke imod Sagsøgerens Benægtelse siges at være bevist, at Kutteren laa opankret i selve Fyrlinjen. Kutteren maatte antages at være sunket i Fyrlinjen, men da „Carla“ efter den Maade, hvorpaa den ramte Kutteren, nærmest maatte antages at have ført denne nogle Favne agterover, inden den sank, talte dette nærmest for, at Kutteren havde været opankret en lille Smule syd for Fyrlinjen, om end nærmere ved denne end i og for sig heldigt. Det kunde heller ikke siges at være i Strid med Søvejsreglernes Art. 11, lige saa lidt som det i nærværende Tilfælde kunde antages at have faaet nogen Betydning for Sammenstødet, at Ankerlanterne ikke var anbragt i Fokkevantet, men i Fokkevantet.

„Carla“ maatte derimod siges under de foreliggende Forhold paa det paagældende Sted at være gaaet frem med alt for stærk Fart, ligesom det under Hensyn til Kommandobroens Plads saa langt agter i Skibet maatte siges, at der ikke var holdt fornødent Udkgig.

Da „Carla“ saaledes fandtes at have haft den væsentlige Skyld i Sammenstødet, om end ikke hele Skylden, fandtes $\frac{2}{3}$ af Kutterens Tab at maatte bæres af nævnte Damper. Dog fandtes Kutterens Tab kun at kunne sættes til 10,909 Kr. 34 Øre, idet Skibet ikke kunde anslaaes til mere end 4,800 Kr.

„Carla“ dømtes herefter til at betale 7,272 Kr. 89 Øre med Renter samt i Sagsomkostninger 300 Kr.

Dom i S. S. No. 37/1902, afsagt d. 5. Novbr. 1902. En Kahytsovartter, der var paamønstret Dampskibet Nordkap for en Rejse paa ubestemt Tid, rømte efter Skibets Ankomst til Shields. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 39/1902, afsagt d. 12. Novbr. 1902. En Kok, der var forhyret med Skonnerten Thetis for Rejse paa ubestemt Tid, rømte efter Skibets Ankomst til Stettin. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 92/1902, afsagt d. 12. Novbr. 1902. En Matros, der var forhyret med Skonnert Kirstine for Rejse paa ubestemt Tid, rømte sammen med en Kammerat, medens Skibet laa i Danzig. Dømt i Henhold til Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 3 Uger og til at udrede Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. No. 41/1902, afsagt d. 13. Novbr. 1902. Skibskaptajn H. Caroc mod Det forenede Dampskibsselskab.

Kaptajn Caroc, der førte Damperen „Kentucky“, og som fik en maanedlig Gage af 300 Kr. foruden 100 Kr. i garanteret Kaplak, maatte paa Grund af Sygdom forlade Skibet midt i Januar 1901. I de nærmeste Maaneder oppebar han fuld Gage og Kaplak, foruden at Selskabet betalte i Lægehonorar og Medicin 175 Kr. 77 Øre. Efter Ansøgning af 17. April fik han d. 1. Maj 1901 sin Afsked og fik fra den Tid fast aarlig Pension fra Det forenede Dampskibsselskabs „Pensionskasse“. Efter sin

Afskedigelse forlangte Kaptajn Caroc af Dampskibsselskabet Kostpenge fra 16. Januar til 28. Maj, under Hensyn til Forskrifterne i Sølovens § 64, beregnet med 1 Kr. 50 Øre pr. Dag.

Selskabet afslog hans Krav, hvorfor han anlagde Sag og paastod Selskabet dømt til at betale ham det paagældende Beløb, 199 Kr. 50 Øre, medens Selskabet paastod sig frifundet.

Naar Sagsøgeren mente, at der tilkom ham Kostpenge allerede af den Grund, at Selskabet i tidligere Sygdomstilfælde havde betalt ham saadanne, da kunde der ikke overfor Selskabets Indsigelse tillægges dette nogen Betydning, idet det ikke kunde ses, om Kostpenge i de paagældende tidligere Tilfælde var betalte ham af Velvilje, som af Selskabet paastaet, eller fordi han antoges at have Ret dertil.

Paa den anden Side kunde der ikke gives Selskabet Medhold i, at Kaptajn Carocs hele Stilling og Lønningsvilkår hvilede paa et særligt Kontraktsforhold, der udelukkede at gøre Sølovens almindelige Forskrifter, særlig dens § 64, anvendelige.

Retten fandt det ikke nødvendigt at komme nærmere ind paa Parternes forskellige Opfattelse af Afskedigelsens Karakter og af Forstaaelsen af Udtrykkene „Kur og Pleje“ i Sølovens § 64. Retten fandt nemlig, at Selskabets Frifindelsespaastand i al Fald maatte blive at tage til Følge under Hensyn til samtlige foreliggende faktiske Forhold. Det maatte nemlig anses for givet, at Selskabet havde været berettiget til at afskedige Sagsøgeren straks efter Midten af Januar 1901, saa at han da kun havde faaet Pension og højst „Kostpenge“ — hvis dette maatte anses enstydig med „Kur og Pleje“ — i 4 Uger fra da af. Naar Selskabet i Stedet beholdt ham i sin Tjeneste indtil d. 1. Maj og i al den Tid betalte ham, hvad der udgjorde en Del mere, fuld Gage og Vederlag for Kaplak (foruden hans Læge og Medicin), uden at der var Tale tillige om Kostpenge som Vederlag, fordi han ikke fik Kost etc. om Bord i „Kentucky“, da burde det have staaet ham klart, at det var, fordi Selskabet ikke ansaa ham berettiget dertil, og han burde derfor straks have fremsat sit Krav i saa Henseende; der forelaa intet om, at han, som anbragt, havde taget Forbehold, i hvilket Tilfælde Selskabet mulig havde benyttet sin Ret til at afskedige ham 2 à 3 Maaneder tidligere, og han fandtes ved at unnlade Fremsættelsen af dette Krav at have afskaaret sig fra efter Afskedigelsen at fremkomme dermed.

Dampskibsselskabet frifandtes, og Kaptajn Caroc tilpligtedes at betale til Selskabet 22 Kr. 15 Øre i Sagsomkostninger.

Vægtgarantien i Østersøhavne.

Vi har modtaget følgende:

Vi Smaaskippere befinder os i denne Tid i en Brydningsperiode. Kampen staar imellem Retfærdighed og Uretfærdighed, men heldigvis arbejder vi for den Side af Sagen, som hedder Retfærdighed, nemlig at blive fri for „Vægtgaranti“.

Om Vægtgarantien nogensinde har været paa sin Plads, skal jeg ikke kunne udtale mig om. Jeg har været Smaaskipper fra 1888 og har ikke i den Tid set noget Tilfælde, som gør en saadan Fordring til Skipperen nødvendig. Jeg kan nemlig kun indse Nødvendigheden af Vægtgarantien i det Tilfælde, at Skipperne vilde forbryde sig mod det syvende Bud: „Du maa ikke stjæle“. Forhaabentlig er der ingen, som gør det, men lad os tænke os, at der kunde findes en Skipper, som vilde det, hvorledes skal man saa tænke sig, at han kunde det.

Vore smaa Skibe, som sejler paa de Havne, hvor denne Garanti fordres af os, af Størrelse fra 35—60 Reg.-Tons, er bemandede med 2—3 Mand foruden os selv. Hvorledes skulde en Skipper nu bære sig ad med at tilvende sig noget af Ladningen paa en Rejse herfra til Kalmar eller til Kjøbenhavn. Indlastningen bliver kontrolleret af Toldvæsenet for Eksportpræmiens Skyld. Før Indlastningen begynder, bliver Lastrummet efterset med Tilgangen til dette. Toldvæsenet forlader ikke Skibet uden at forsegle Lugerne. Seglene bliver først borttagne, naar Skibet gaar til Søs. Altsaa her i Tyskland kunde han ikke slippe afsted med at tilvende sig noget af Ladningen.

Naar Skibet er kommet til Søs, kan han ikke give sine Søfolk Landlov og derved faa dem fjernede. Han kunde altsaa ikke, uden at lade sine Folk se derpaa.

Man skal vist søge forgæves i mere end et Land for at træffe en saa dum Mand, som vilde lade 2—3 voksne Mennesker se paa, at han stjal af Ladningen. Lad os ogsaa gaa saa vidt at tænke os, at vi traf saa dum en Skipper, saa véd enhver at: „En Vens Ven har ogsaa en Ven“, og en saadan Begivenhed vilde ikke dysses ned, men Loven skulde nok faa fat deri og faa Vedkommende straffet.

En Skipper vilde jo ligeledes støde paa slemme Forhindringer for at faa stjaalne Salger afleverede til andre Mennesker, for han skulde jo da først finde andre Tyve, som skulde købe de stjaalne Sager, og mon disse saa havde kontante Penge at betale Skipperen med?

Jeg haaber, at ingen Skipper „vilde“ stjæle, og tror ikke, at nogen kunde klare den i Nutiden uden at blive opdaget og straffet.

Det er ligeledes Uretfærdighed, naar man stiller Fordring om, at han skal sørge for at faa det rigtige Kvantum løst Korn i Skibet, saaledes at han kan aflevere det samme Antal Pund eller Centner, for naar Kornet, som nu i Aar, vistnok vil fremkomme i fugtig Tilstand, da maa der absolut blive Svind. Det er Uretfærdighed, naar man forlanger af os, at vi skal være Overopsyn med kongelige autoriserede Vejere, som for Resten slet intet Hensyn tager til os. Indlastningen foregaar almindelig saa hurtigt, at man ikke kan følge med, og dog vil jeg hellere laste fra et Sted, hvor Sækkene kan vejes og tælles, fremfor at benytte disse saa moderne Elevatorautomater.

Den 16. og 17. April i Aar lastede jeg en Last Havre i Kolberg til Kjøbenhavn. Elevatoren blev vist mig og Automatens Mekanisme forklaret mig. Den var efter min Mening meget sindrigt indrettet. Man læste et Tal, f. Eks. 1641, da vi begyndte Lastningen, og hver Gang en bestemt Vægt (saa vidt jeg husker, kun 300 Pd. ad Gangen) kom ind i en Beholder, saa vippede denne, og man læste samtidig 1642. Der skal den bestemte Vægt til, førend Beholderen kan vippe, og man kan saaledes ikke forstaa, hvorledes det kan blive forkert.

Teori og Praksis er og bliver imidlertid to Ting her i Verden. Jeg indlastede 57,450 Kilo, men lossede i Kjøbenhavn kun 57,092 Kilo. Jeg har ogsaa haft Undervægt, naar Lasten har været indtaget paa sædvanlig Maade uden Automat, men dog ikke saa stor Undervægt.

Vi burde bryde vore Hoveder med at udfinde, om der alligevel kan være en Fejl i Automatens Mekanisme, eller om civiliserede Landes Vægte og Lodder for nylig har været paa Justerkammeret, eller om kongelige autoriserede Embedsmænd opfylder deres Pligt og vejer nøjagtigt.

Vi opfylder vor Pligt, naar vi sørger for, at der intet af Kornet spildes, hverken paa den ene eller den anden Maade, saa at vi i Tilfælde af Undervægt ved eventuel Søforklaring (tilligemed vore Søfolk, om det forlanges) kan beedige, at vi har afleveret det samme Kvantum, som vi har modtaget.

Jeg beder indstændigt enhver af mine Kolleger hjælpe til i Kampen mod Uretfærdigheden eller det ubillige Forlangende, at man skal tegne for Vægten.

Gør de Mæglere og Købmænd, som holder fast paa Vægtgarantien, Livet saa surt som muligt, og vi vil da naa frem til Sejrr.

C. Andersen,
„Ingeborg“.

Grundstødningssag.

Kaptajnens og Styrmandens Certifikater suspenderes i 3 og 6 Maaneder.

En „Board of Trade“ Undersøgelse er foretaget i Belfast angaaende de Omstændigheder, der staar i Forbindelse med Strandingen af Dpsk. White Head ved Ardnacroish (Mull Sound) d. 17. Septbr. i Aar. Den var beordret for at komme paa det rene med de Omstændigheder, der staar i Forbindelse med ovenanførte Stranding. Vi benytter „Norg. Sjøft.“ Referat.

„White Head“ var et i Belfast hjemmehørende Skruedampskib, der var bygget 1880 og havde en Maskine paa 140 HK. Det havde et Dæk og var skonnertrigget, Dimensionerne var 249,7' \times 31,2' \times 15,3' og det maalte 744,17 Netto Register-Tons. Det var forsynet med 4 Baade, 22 Redningsbælter og 6 Redningsbøjer.

Skibet afgik fra Glasgow Kl. 1 Onsdag Morgen d. 17. Septbr. med en Besætning paa ialt 20 Mand og en Ladning paa 1,420 Tons Kul, bestemt til Kronstadt. Skibet stak med denne Ladning 17 Fod 10 Tommer forud og 19 Fod 3 Tommer agterud. Da Skibet afgik, var der stærk Brise af Vestenvind med klart Maaneskin. Lodsens gik i Land Kl. 3 $\frac{1}{2}$ Morgen, og Skibet fortsatte da til Søs. Kl. 6 Eftm. havdes Yderskærene i Øst i en Afstand af c. 3 Kvartmil, da anden Styrmand afløste Styrmanden, som angav Kursen til NO $\frac{1}{2}$ O, medens Skibet gjorde fuld Fart, 9 Knob. Den oven anførte Kurs blev holdt omkring Kl. 7,50 Eftm. Sound of Mull var aabent, og idet Kaptajnen da kom paa Broen, forandrede han Kursen til omtrent N. t. O., og Skibet navigeredes siden efter de af Kaptajnen givne Ordre. Da Skibet Kl. 8 Eftm. var udfor „Lismore Head“, blev 2den Styrmand igen afløst af første Styrmand. Vejret var da klart med let Brise af Nordvest, og Skibet gik fremdeles med fuld Fart. Kaptajnen fortsatte fremdeles at give Ordre med Hensyn til Skibets Navigering, som Styrmanden igen meddelte Rorgængerens. Land kunde ses paa begge Sider, og omtrent Kl. 9,35 Eftm. passeredes Fuenary's Lysbøje i $\frac{1}{4}$ Sømil's Afstand paa Styrbords Side, og det var nu Mening at holde Skibet midt i Kanalen, i hvilken Hensigt der efter Omstændighederne blev kommanderet „Styrbord“, „Bagbord“ eller „steady“.

Kaptajnen forklarede, at det var klart Maaneskin, men at det lavt liggende „Mull“ kun utydelig kunde ses paa Grund af det bag ved det liggende høje Land. Han var derfor i Vildrede med Hensyn til Afstanden fra Mull, indtil Udkigsmanden paa Bakken rapporterede: „Land lige forud“. Der blev øjeblikkelig kommanderet „Haardt Bagbord“, men førend Skibet kom rundt, tog det Grund ved Ardnacroish Point omtrent Kl. 10 Eftm. og blev staaende. Det stødte paa en Klippe c. 50 Yard fra Land. Efter Grundstødningen lagde det sig stærkt over til Styrbord og fyldtes lidt efter lidt med Vand, eftersom Tidevandet steg. Skibet blev siden taget flot og indbragt til Belfast, hvor det blev undersøgt.

Kaptajnen udtalte under Forhøret, at anden Styrmand blev afløst af første Styrmand Kl. 8, og Skibet styredes da efter direkte Kommando fra ham (Kapt.) til Rormanden. Efter Kl. 9,35 forandrede han Kursen en Streg til Styrbord og fortsatte dermed 45 Minutter. Derpaa blev den igen forandret to Streger til Styrbord og holdtes saa „steady“. Han forlod Broen i 10 à 12 Minutter. Han saa ikke forud, men at dømme efter Landet, styrede de op ad Sundet, og Kursen var N.V. t. N. Han gik ind i Bestiklukafet for at se paa Kortet, hvorefter han gik ned i Kahytten en 5—6 Minutter, og han var netop kommen op paa Dækket, da første Styrmand melder, at der var Land lige forud. Han kommanderede da øjeblikkelig „haardt Bagbord“. Men idet Skibet svingede rundt, tog det Grunden. Første Styrmand var paa den øvre Bro, da Kaptajnen forlod Dækket. Efter at Skibet var stødt, trængte Vandet ind forud, og Maskinen blev stoppet. Den blev ikke bakket. Skibet blev staaende paa Klippen 10 à 11 Dage, førend det blev taget flot.

Som Aarsag til Grundstødningen angav Kaptajnen, at Styrmanden ikke havde varskoet ham i Tide.

Ved Krydseksaminationen gav Kaptajnen Styrmanden Skyld for, hvad der var hændt.

Første Styrmand afgav Erklæring om, at han intetsomhelst havde haft med Kursen at bestille. Kaptajnen gav sine Styringsordrer direkte til Rorgængerens. I Sundet kommanderede Kaptajnen en Streg til Styrbord, og kort efter blev Fyret borte, hvorpaa han igen kommanderede Bagbord. Kaptajnen bemærkede i Forbigaaende til Styrmanden, at han ikke troede, Fyret kunde ses, og gik ned for at se paa Kortet. Man var da $1\frac{1}{2}$ Kvm. forbi Fuenary Lysbøje. Efter at Kaptajnen havde været i Bestiklukafet, kom han igen op paa den øvre Bro, hvor han blev staaende omtrent 1 Minut. Han gik saa ned paa den nedre Bro og var borte 5—6 Minutter, da Vidnet kaldte paa ham. Da han (Styrmanden) saa Land forud, kommanderede han Roret en Streg Bagbord. Efter at dette var gjort, gik han ned og meldte Kaptajnen, at de var lige ved Land. Et Minut eller saa efter gik han atter op paa Broen, fulgt af Kaptajnen. Skibet stod da lige mod Ardnacroish Point og grundstødte i Løbet af 2—3 Minutter.

Som Aarsag til Grundstødningen angav Styrmanden, at Skibet var for nær Land, førend der blev givet Bagbords Ror. Styrmanden forklarede videre, at Skibet var 100 Yard af Land, da det stødte, og at den Klippe, det stødte paa, altid staar under Vand ved Lavvande. Han erklærede ogsaa, at han havde Ordre til aldrig at forandre Kurs, uden at underrette Kaptajnen derom. Da han gik ned til Kaptajnen, antog han, at Skibet var en god Kvartmil af Landet ved Ardnacroish.

Retten fandt, at Kaptajnen og første Styrmand begge havde forladt Broen uden de nødvendige Forsigtighedsregler til Skibets sikre Navigering. Paa Grund heraf suspenderedes Kaptajnens Certifikat i 3 Maaneder og Styrmandens i 6 Maaneder.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ingen Bedring bragt, men paa den anden Side er der heller ingen væsentlig Nedgang at konstatere nogetsteds, hvilket vel forøvrigt maa tilskrives den Omstændighed, at Fragterne ikke godt kan komme lavere, undtagen at de bliver aldeles ruinerende. Tilførslerne af Korn til Udskebningshavnene ved Sortehavet og Donauen er stadig overordentlig smaa, af hvilken Grund det er meget vanskeligt at placere prompt

Tonnage, og selvfølgelig er Raterne derefter, men denne Livløshed i Sortehavsdistriktet virker desuden trykkende paa Middelhavet, og Befragterne af Ertstonnage har sikret sig ikke saa faa Baade. Kulafskibningerne fra England til Amerika er nu næsten ganske ophørte, og Raterne er gaaede gradvis ned til 6/3, som sidst er betalt fra Hull til Boston; derimod begynder Afskibningerne af Pigjærn at tage Fart, næsten udelukkende fra Middlesbro, og der er sluttet en Del Baade til Philadelphia eller Baltimore pr. Novbr./Decbr. til 7/ à 7/3, hvilket jo ikke kan kaldes fine Rater, men Rederne har antagelig kun accepteret dem for at faa deres Baade i Position pr. Januar, i Løbet af hvilken Maaned der ventes at ville finde en større Eksport af Majs Sted. Af de mange Dampere, som nu er paa Vejen til Amerika med Kul, er en stor Del ikke sluttede udgaaende igen, og Raterne pr. December er derfor mere end tarvelige. For Fosfat til god engelsk Havn indiceres saaledes kun 9/ fra Coosaw, 11/6 à 12/ fra Tampa, og for Korn fra Baltimore til U. K. eller Kont. er der sluttet til 1/4¹/₂. I Frankrig fortsættes Kulstrejken endnu, men den udøver ingen nævneværdig Indflydelse paa Fragtmarkedet, og Raterne holder sig paa Basis af 4/3 Tyne/Dunkirk, 4/9 à 4/10¹/₂ Tyne/Rouen, 4/6 à 4/9 Cardiff/Dunkirk eller Calais.

Det østlige Marked har en afflovede Tendens, og fra Bombay til udsøgt Havn er der pr. December sluttet til 12/, hvilket er en Shilling lavere end for en Uge siden. Calcutta er ogsaa lavere og betaler ikke over 20/ til U. K. eller Kont. For Kul fra Calcutta kan faas 4 Rupees til Colombo, 4¹/₄ Bombay. Fra Rispladserne slutes jævnt pr. Januar/Februar til 21/3 à 22/6 til udsøgt Havn. Kulfragterne fra Japan viser en lille Nedgang, og 2,60 Dollars er sidst betalte Rate Moji/Hongkong.

Sortehavet, Azoff og Donauen har overordentlig lidt at byde paa, og ikke saa faa Baade, som var sluttede tidligere til lønnende Rater, har ikke kunnet faa Last, grundet paa de minimale Korntilførsler, og Certepartierne er da blevne annullerede. En „handy“ November Baad sluttedes til 8/ N. C. fra Odessa, men „Berth“ Raten er kun 7/ à 7/6 til udsøgt Havn. Der er nu kun faa Dages Tørn i Odessa. Fra Sulina noteres 6/6 à 7/, og fra Donauen c. 9/ nominelt. Azoff er ganske livløs. Nogle Dampere sluttedes for Erts fra Poti eller Batum til 10/ Fleetwood eller Rotterdam, og for Salt har en lille Damp (2,600 Tons) faaet 13/6 fra Eupatoria til Riga.

Middelhavet har igen sluttet en Mængde Dampere, navnlig for Erts, men Raterne viser overalt en Tilbagegang. Saaledes er Ertsfragterne gennemgaaende 6 à 9 d. lavere end for en Uge siden. Med „free despatch“ er sidst accepteret 5/6 Elba/Newport (river), 7/3 Porman/Maryport, 7/ Carthagen/Maryport, 10/ à 10/3 Huelva/U. S., 7/ Villaricos/Rotterdam, 6/6 Almeria/Middlesbro. For Esparto er betalt 14/ Oran/Aberdeen, og samme Rate noteres Almeria/Methil. Fosfatraterne er uforandrede paa Basis af 6/6 à 6/9 Bona/Newport. Fra Alexandria skibes kun lidt; sidst betalte Rate til U. K. er 8/6 direkte Havn, 9/6 „Ordre“ pr. November. Bilbao er flov og betaler 4/ Swansea, 4/9 Middlesbro eller West Hartlepool, 5/ Rotterdam, 5/1¹/₂ à 5/3 Glasgow.

Nordamerika er ikke daarligere end forrige Uge, men det har stadig sine Vanskeligheder at placere November og December Tonnage, da Befragterne véd, at der er megen saadan disponibel, af hvilken Grund de er ret tilbageholdende. For Korn er Raten lidt lavere, og er der saaledes accepteret 1/5¹/₄ Portland (Me)/Leith pr. November, og 1/4¹/₂ Baltimore/U. K. eller Kont. pr. December. Bomuldsfragterne er uforandrede paa Basis af 20/ à 22/6 fra Atlanterhavspladserne, hvorimod Golfen har tilstrækkelig Rum i Turbaadene. Paa Netto Charter fra Golfen sluttedes enkelte prompte Baade til 9/ à 9/6, men pr. December er 8/9, pr. Januar 9/ à 9/3 det højst opnaelige. Tømmerfragter fra Golfen er knappe; 82/6 er betalt til to italienske Havne pr. December, og 80/

til Holland pr. April/Maj. For Korn fra Galveston eller New Orleans til udsøgt Havn kan betinges 2/ pr. December, 2/3 pr. Januar. De kanadiske Træpladser tager ingen prompt Tonnage, derimod er der for to eller tre konsekutive Rejser næste Saison sluttet til 40/ for Deals, 60/ for Tømmer fra St. Lawrence til U. K.

La Plata Markedet er stille, uden dog at vise nogen Nedgang i Raterne. Pr. Januar/Februar kan stadig betinges 17/ à 17/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., og pr. Marts/April er betalt 18/ for en 3,000 Tons Damp.

Østersøen viser overordentlig ringe Aktivitet. Der udbydes stadig megen Tonnage samtidig med at der er Knaphed paa Laster, og Raterne er overalt daarligere. I St. Petersborg og Kronstadt er der nu Is, og Skibsfarten paa disse Pladser er forbi for i Aar. Reval er flov og betaler ikke over 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. Fra Riga noteres 10¹/₂ Havrebasis, 20/ D/B. til London, 20/ D/B. 6/6 Sleepers Grimsby eller Hull, Frs. 18 Hør, Frs. 7 Oljekager, Frs. 24 D/B. og Props til Dunkirk eller Ghent, Frs. 26/27 D/B. Rouen, Rm. 13/14 Rugbasis for Smaadampere til Danmark eller Sydsverrig. Libau betaler 1³/₄ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 1/1¹/₂ Rouen. Fra Hudiksvall til Ostende er sluttet til Frs. 38 D/B. og fra Gefle til Hull 21/6 D/B. for prompt. Kønigsberg noterer 1/3 Hvedebasis til London, Leith eller Rotterdam, 1/4¹/₂ Antwerpen. For Smaadampere kan faas Rm. 6¹/₂ à 7 pr. Ton Rug til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 7¹/₂ Stockholm, Rm. 8 Helsingfors, Rm. 10 Wasa.

Kulfragterne er ikke undergaaede nogen væsentlig Forandring i Ugens Løb. Paa Firth of Forth, navnlig i Burntisland og Methil, er der adskillige Dages Tørn. Der betales fra Forthet 4/6 à 4/10¹/₂ Kjøbenhavn, 5/ à 5/3 god dansk Provinshavn, 5/1¹/₂ à 5/4¹/₂ Kiel, 5/6 Rostock, 4/4¹/₂ à 4/6 Swinemünde, 4/9 Riga, 5/ Stockholm, 5/3 Gefle, 5/6 Bona, 6/ Cannes eller Nizza. Fra Tynen kan faas 3/9 Hamburg, 5/ Rostock, 4/3 Lybeck, 4/ à 4/6 Kjøbenhavn, 4/9 Stockholm, 5/3 Norrkøping, 5/3 Barcelona, 5/3 à 5/6 Genua, 5/9 Fiume, 17/3 Capetown. Fra Cardiff er Raterne til de oversøiske Pladser lavere og er der saaledes accepteret 7/3 à 7/9 til River Plate, 9/6 Rio Janeiro, 9/3 Perim, endvidere betales 5/3 Kjøbenhavn, 4/6 Lissabon, 6/ Barcelona, 5/6 à 5/9 Genua, 7 Frs. Marseille, 6/ Venedig, 4/ Malta, 5/3 Alexandria, 6/9 à 6/10¹/₂ Cape Verde, 7/ Dakar.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Er jeg forpligtet til at tage Lasten fra Skibets Side, naar den bestaar af Brosten, og Skibet er mindst 6 Fod højere end Bolværket? Aflasteren nægter at give mig nogen Mand til Hjælp. I mit Certeparti staar: Ladning leveres frit til og fra Skibshorde paa Lade- og Lossepladser. Men Befragteren fastholder, at han altid har lastet paa denne Maade — ved Skibets Side, Skibshorde —, og hvad er Skibshorde? Kan jeg laste paa den forlangte Maade, betale Udgifterne og fordre dem betalte igen af Aflasteren, og hvorledes skal jeg da forholde mig?

M. A. Kristensen.

Sk. „Hroar“ af Svaneke.

Sv.: Ved Skibets Side, Skibshorde, maa forstaas Rælingen (Grosserer-Societetets Responsum Nr. 101 af 30. December 1898), og her er det altsaa Aflasterens Pligt at levere Lasten. Ifølge Søløven gaar Deres Forpligtelse altsaa ikke videre end til at modtage Lasten ved Rælingen, og ønsker Aflasteren, at De skal modtage den paa Bolværket, bør han give Dem fornøden Arbejdshjælp. Om De af Aflasteren vil kunne faa godtgjort Udgifterne ved Lastningen, efter at De selv har afholdt dem, lader sig ikke sige med Sikkerhed; vi tilraader Dem i hvert Fald at forbeholde Dem alt fornødent forinden De paabegynder Lastningen.

Ugens Havarier.

Fritz, Dampmuddermaskine, er af Svitzers indbragt læk til Korsør.

Probus, Dpsk. af Gøteborg, kom med en Ladning Kul paa Grund ved Thorsminde. Skibet blev d. 14. ds. bragt flot af Svitzers og bugseret til Gøteborg.

Norrøna, Dpsk. af Bergen, kom d. 16. ds., paa Rejse fra Alloa til Kongsberg med Kul, paa Grund Øst for Højen Fyr. Skibet fik Assistance af Svitzers, der sammen med Skagens Bjærgere bragte det flot. Indbragt til Frederikshavn af Dpsk. Kattogat.

Laura Marie, Fiskekutter, er indkommet til Frederikshavn for Reparation. Skibet har i Storm, under Kullen, mistet Spryd, Storstænger og Mesanmast.

Anne Jenssine, Bark af Sønderho, ført af Kaptajn J. Thomsen, er i Følge Telegram af 14. ds., dateret Punta Delgado (Azorerne), forladt i Søen efter Tab af Rigning. Besætningen reddet og landsat i Punta Delgado. Barken maalte 476 Reg.-Tons og var bygget af Jærn 1866 i Glasgow. Den var forsikret og var paa Rejse fra New York til Bahia

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Flensborg Skibsværft er løbet af Stablen en til Hamburg-Amerika Linjen nybygget Passager- og Lastdamper Prinz August Wilhelm. Skibet, der har Dimensioner 385' x 44' 3" x 44' 6", er bygget af bedste Siemens Martin Staal efter Germanischer Lloyds og Seeberufsgenossenschafts Regler. Det har langt Ruf, kort Bak, Staaldæk i hele Skibets Længde og otte vandtætte Skodder. Lastrummet kan indtage ialt ca. 5,200 Tons. Der findes fem store Luger, forsynede med Bomme, der er fastgjorte til Masterne; i Forening med Dampspillene kan de løfte indtil 16 Tons. Proviant- og Kølerum er indrettede agter; i de sidste holdes Temperaturen lav ved en stor Kølemaskine, der selv i Tropene er i Stand til at reducere den til minus 5° C. Særlig Omhu har man anvendt paa Ventilationen, navnlig af de Lastrum, i hvilke der skal indlades Frugt; den foregaar her ved Hjælp af store Vifter. Spisesalonen udstyres meget elegant og vil afgive Siddeplads for 86 første Klasses Passagerer. Skibet faar Firegangs Ekspansions Maskiner, der indicerer 3,000 H. K., og som vil give Skibet en Fart af 13½ Knob.

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. Adolph Andersen, Sørensens, afgik herfra 18. November til Reval. — Alabama, Getsche, afgik fra Dartmouth 26. Oktbr. til New Orleans. — Alexandra, Kyllenbech, ank. til Newcastle 1. November. — Algarve, Borries, ank. til Denia 16. Novbr. — Anglo Dane, Wiberg, ank. til Hull 13. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, ank. til Antwerpen 17. Novbr. — Antwerpen, Andresen, afg. herfra 18. Novbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 15. November hertil. — Arno, Strubberg, ank. til Dunkirk 16. Novbr. — Axelhuus, Skov, ank. til Trondhjem 17. Novbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Cadiz 17. Novbr. — Beira, Lunge, afgik herfra 16. Novbr. til Malaga. — Botnia, Bay, afgaar forv. 18. Novbr. herfra til Reval. — Ceres, Kjær, ank. her 16. Novbr. fra Stettin. — Christian IX., Kolster, ank. til London 16. Novbr. — Chr. Broberg, Nielsen, afgaar 18. Novbr. fra Borgå til Valencia. — Christianssund, Rørbye,

ankom her 16. Novbr. fra Vestnorge. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afgik fra Dartmouth 17. November hertil. — Douro, Mortensen, ank. til Memel 17. Novbr. — Ella, Mortensen, ank. til Hamburg 17. Novbr. — Eos, Harder, ank. til Libau 17. Novbr. fra London. — Florida, Ørum, ank. til Boston 9. Novbr. — Frederik, Thomsen, ank. til Pillau 10. Novbr. — Garonne, Kromann, afg. fra Dunkirk 16. Novbr. hertil. — Georgios I., Schibbye, afgik fra Boston 15. Novbr. hertil. — Hekla, Wulff, ank. til New York 17. Novbr. — Hjelm, Hansen, afgik herfra 16. Novbr. til Stockholm. — Island, Holst, afg. fra New York 8. Novbr. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. til Livorno 15. Novbr. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Antwerpen 17. Novbr. hertil. — Jyden, Glösen, ank. her 14. Novbr. fra Riga. — Kasan, Hansen, afgik fra St. Petersburg 17. Novbr. — Kiev, Jacobsen, ank. til Pillau 17. November. — Kursk, Møller, ank. til Libau 13. Novbr. — Leopold II, Meier, ank. her 16. Novbr. fra Newcastle. — Loire, Rabe, pass. her 17. Novbr. paa Rejse fra Frederikshavn til Bordeaux. — Louise, Rasmussen, pass. Hånstholm 18. Novbr. fra Hull hertil. — Louisiana, Lissner, afgik herfra 7. November til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik herfra 29. Oktbr. til Boston. — Maja, Kotoed, ank. her fra Hamburg 17. Novbr. — Morsø, Frisenette, afg. herfra 16. Novbr. til Island og Færøerne. — Moskov, Sørensen, ank. til Antwerpen 17. November. — Nicolai II, Sonne, afgik herfra 6. November til New York. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra St. Petersburg 17. Novbr. til Antwerpen. — Norge, Gundel, afgik herfra 12. Novbr. til New York. — Nordjylland, Krag, ank. til Riga 17. Novbr. — O. B. Suhr, Jonsen, afgik herfra 17. Novbr. til Antwerpen — Omsk, Müller, ank. til Pillau 16. Novbr. — Oscar II, Skjødt, afgaar forv. herfra 19. Novbr. til New York. — Perm, Christensen, afgaar forv. fra St. Petersburg 19. Novbr. — Pregel, Olsen, afgik fra Hull 16. Novbr. hertil. — Rita, Meldahl, ank. her 18. Novbr. fra Riga. — Seine, Staal, ank. til La Rochelle 11. Novbr. — Texas, Holm, afgik fra New Orleans 23. Oktbr. hertil. — Thyra, Fischer, ank. til Libau 18. Novbr. — Tiber, Bech, ank. til Libau 16. Novbr. — Valdemar, Johnsen, afg. fra Libau 17. November til Hull. — Vendsyssel, Jacobæus, afgik fra Valencia 15. Novbr. hertil. — Viking, Rasmussen, afgik fra London 13. Novbr. til Valencia. — Xenia, Kruse, afgik fra New York 1. Novbr. hertil. — Yrsa, Gommessen, ank. til Antwerpen 17. Novbr. — Skjold afg. herfra til Stettin 18. Novbr. — Fortuna ank. her 16. Novbr. fra Rotterdam. — Hero afgik herfra 17. Novbr. til Danzig. — Phädra afgik herfra til Riga 15. Novbr. — Vadsø ank. her 15. Novbr. fra Liverpool. — Wally ank. til Stockholm 16. Novbr. — Snefond ank. her 15. Novbr. fra Danzig. — Erik afg. fra Swansea 15. Novbr. hertil. — Mercur afgik fra Barcelona 15. Novbr. til Messina. — Delta afg. fra London 17. Novbr. hertil. — Alekto ank. her 15. Novbr. — Habil afg. fra Stettin 11. Novbr. til Manchester. — Laura, Aasberg, ank. til Leith 18. Novbr.

Carl, Skjold, Gorm, Schmidt, afg. fra St. Petersburg 6. Novbr., ank. til London 14. Novbr. — Frode, Toite, afg. fra Kbhvn. 13. Novbr., ank. til Libau 15. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 16. Novbr., best. til Southampton. — L. H. Carl, Meyer, afg. fra Kotka 8. Novbr., ank. til Amsterdam 14. Novbr. — Erik II, Hveysel, afg. fra Zaandam 15. Novbr., ank. til Cardiff 18. Novbr. — Knud II, Mahncke, afg. fra Riga 2. Novbr., ank. til Antwerpen 9. Novbr. — Skjold, Schmidt, afg. fra London 13. Novbr., ank. til Blyth 15. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Kbhvn. 15. Novbr., ank. til Riga 16. Novbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Cardiff 25. Oktbr., ank. til Alexandria 9. Novbr. — Volmer, Riber, afgik fra Kongsberg 5. Novbr., ank. til Rouen 15. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Libau 17. Novbr., best. til Rotterdam. — Olaf, Petersen, afg. fra Alexandria 18. Novbr. best. til Sharpness. — Svend II, Risø, afg. fra Sunderland 14. Novbr., ank. til Stettin 18. Novbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Amsterdam 12. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Aarhus 10. Novbr., ank. til Libau 13. Novbr. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Rotterdam 18. Novbr., ank. til Methil 14. Novbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, afgik fra Kronstadt 12. Novbr., best. til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Burntisland 15. Novbr., best. til Aarhus. — Russ, Rasmussen, afg. fra Rotterdam 14. Novbr., ank. til Blyth 15. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afgik fra Swinemünde 14. Novbr., best. til Trangund.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Riga 15. Novbr. — Kamma, Løffler, ank. til Ghent 18. Novbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Tynen 16. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Newport 16. Novbr. — Elna, Møller, afgik fra Hernesand 14. Novbr. — Therese, Pedersen, afg. fra Rouen 16. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Kronborg, Jeppesen, afgik fra Nicolajeff 13. Novbr. — Væring, Krohn, afg. fra Newport 12. Novbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afgik fra Dublin 15. Novbr., ank. til Cardiff 16. Novbr. — Niobe, Schmidt, afg. fra Esbjerg 14. Novbr., ankom til Methil 16. Novbr. — Nancy, Nielsen, afgik fra South Shields 18. Novbr., ank. til Newcastle 19. Novbr. — Nautik, Mortensen, afgik fra Great Yarmouth 15. Novbr., ankom til Methil 17. Novbr. — Nordseøen, Gram, afg. fra Hamburg 18. Novbr., best. til Boston. — Nexos, Sørensen, ankom til Sancta Cruz de Teneriffe 15. Novbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra Methil 18. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Neptun, Winther, pass. West Hartlepool 15. Novbr., bestemt til Marseille. — Nerma, Nielsen, afgik fra Frederikshavn 16. Novbr., bestemt til Le Tréport. — Alfa, Meinertz, ankom til Methil 13. Novbr.,

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Libau 12. Novbr., ank. til Hudiksvall 14. Novbr. — Dagny, Lorentzen, ankom til Rostock 13. Novbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ankom til Kronstadt 15. Novbr. — Karen, Degn, afgik fra Råfse 12. Novbr. til Honfleur.

Nordseøen. Wineland, Degn, afg. fra Suez 15. Novbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Para 16. Novbr. — Holland, Lund, afgik fra Korsør 15. Novbr. — England, Andresen, afgik fra Libau 15. Novbr. — Rusland, Møller, ankom til West Hartlepool 15. November. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr.

Urania. Ekliptika, Callesen, ankom til Hamburg 15. Novbr. — Mars, Nielsen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Novbr. Kronprinsesse Louise, Nielsen, ankom til Kbhvn. 17. November.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Burntisland 13. Novbr., ank. til Aarhus 17. Novbr. — Fyen, Hansen, ankom til London 13. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Blyth 12. Novbr., ankom til Svendborg 15. Novbr. — Russia, Hansen, afgik fra Terneuzen 15. Novbr., ank. til Boness 17. Novbr. — Dania, Paulsen, afgik fra Ardrossan 15. Novbr., ankom til Glasgow 15. Novbr.

Østersøen. Cimbria, Hansen, afgik fra Aarhus 17. Novbr., ank. til Aalborg 18. Novbr. — Patria, Lund, afgik fra Aarhus 11. Novbr., ank. til Tyne 14. Novbr. — Gratia, Skov, afgik fra Amsterdam 16. Novbr., ankom til Tyne 17. November.

Union. Britannia, Jensen, afg. fra Queensborough 13. Novbr., ankom til West Hartlepool 14. Novbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Newcastle 17. Novbr., best. til Hamburg. — Carbonia, Jørgensen, ank. til Grangemouth 16. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 19. Novbr. — Brattingsborg, Clausen, afgik fra Funchal 26. Oktbr., best. til La Plata. — Flynderborg, Larsen, ankom til Wiborg 16. Novbr. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Antwerpen 11. Novbr. — Frederiksberg, Jørgensen, afg. fra Kronstadt 17. Novbr., best. til Reval. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 17. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Coronel 10. Novbr., best. til Philadelphia. — Rosenberg, Schultz, ankom til Kbhvn. 17. Novbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Zaandam 15. Novbr. — Søborg, Fischer, afgik fra San Lucar 16. Novbr., best. til Glasgow. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Galatz 15. Novbr. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Glasgow 14. Novbr., best. til Riga.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Memel 15. Novbr. — Klampenborg, Jensen, afgik fra Kbhvn. 16. Novbr., best. til Dieppedalle. — Marselisborg, Andersen, ankom til Kbhvn. 18. November. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Cardiff 14. Novbr., best. til Las Palmas. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Cardiff 17. Novbr., bestemt til Neapel. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Nørresundby 12. Novbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Aalborg 16. Novbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kbhvn. 18. Novbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, ankom til Sevilla 12. Novbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Kønigsberg 16. Novbr., best. til Rotterdam. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Antwerpen 14. November. — Agnete, Jensen, ank. til Rotterdam 17. Novbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Burntisland 16. Novbr., bestemt til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Kiel 15. Novbr., best. til Grangemouth. — Ajax, Brorson, ankom til Kiel 16. Novbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 18. November. — Nauta, Madsen, afgik fra Gibraltar 11. Novbr., bestemt til Kiel. — Rønne, Hintze, forventes til Kristianssand 18. Novbr. fra Island.

Danmark. Thorvaldsen, Skjødt, ank. til Grangemouth 18. Novbr. — Ansgar, Reese, ank. til Rotterdam 18. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Burntisland 13. Novbr. — Hamlet, Sommer, afg. fra Blyth 16. Novbr., best. til Reval. — Helge, Olsen, ankom til Newcastle 16. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Funchal 15. Novbr. — Prins Valdemar, Berg, ank. til Manila 10. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Taku 11. Novbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 15. Novbr. til Kallundborg.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Riga 16. Novbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Ergasteria 14. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Fredericia 17. Novbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Lapvik 11. Novbr. — G. Koch, Jørgensen, afg. fra Alexandria 13. Novbr. — Hans Tausen, Klaborg, ankom til Girgenti 17. Novbr. — H. C. Andersen, Tilly, afgik fra Burntisland 18. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, afg. fra Tyne 6. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Antwerpen 10. Novbr. — London, Bom, ankom til Korsør 15. Novbr. — Paris, Nielsen, ankom til Aarhus 16. Novbr.

Myron. Anna, Moyell, ankom til Burntisland 17. Novbr. — Clara, Jensen, afgik fra Grangemouth 18. Novbr., best. til Kjøbenhavn. — Kai, Thomsen, ankom til Grangemouth 16. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, ank. til Kiel 15. Novbr. — Svend, Bønnelycke, ank. til Libau 18. Novbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Blyth 13. Novbr., best. til Messina. — Asger Ryg, Hagedorn, afgik fra Liverpool 13. Novbr., best. til Las Palmas.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Sophie, Svarrer, sejlet fra East London 11. Oktbr., ankom til Rio Janeiro 11. Novbr. — Nancy, Pedersen, ankom til Rio Grande 12. Novbr. fra Runcorn. — Copley, Struckmann, udklareret fra Portland Or. 23. Oktbr. til Queenstown. — Prinsesse Marie, Clausen, ankom til Newcastle N. S. W. 15. Novbr. fra Freemantle. — Dorane, Sigurdson, afgik fra Capetown 1. Novbr. til Rio Janeiro. — Laura, Kallesen, ankom til Montevideo 17. Novbr. fra New York. — Rosa, Brinck, sejlet fra Cardiff 16. Novbr. til Rio Grande do Sul.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afgik 1. Novbr. fra Cadix til Rio Grande. — Anne Jenssine, Thomsen, afg. 23. Oktbr. fra New York til Bahia. — Killena, Pedersen, afgik 7. Novbr. fra Trinidad til London. — Martha, Nissen, ankom 14. Novbr. til Valparaiso fra Papeete.

Ranne. M. Christiansen, Bager, ank. til Hartlepool 12. Novbr. — Freja, Bech, ankom til Thisted 12. Novbr. — Hans Peter, Westh, ankom til Kjøbenhavn 12. Novbr. — Hermød, Grønwald, ankom til Kjøbenhavn 13. Novbr. — Castor, Clausen, ankom til Holness 14. Novbr. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. til Flensborg 15. Novbr. — Rolt, Hermansen, ankom til Karrebæksminde 17. Novbr. — Erik, Sonne, ankom til West Hartlepool 17. Novbr.

Svendborg. Nanna, Baagøe, ankom til Christiania 10. Novbr. — Jørgen, Andersen, ank. til Stavanger 10. Novbr. — Odin, Andersen, ankom til Havre 9. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ankom til Christiania 10. Novbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til Klintehøj 10. Novbr. — Galathea, Bom, ankom til Leith 11. Novbr. — Hertha, Brandt, ank. til Newcastle 12. Novbr. — Adolfine, Rasmussen, ankom til Kings Lynn 11. Novbr. — Brødrene, Carlsen, ank. til Christiania Fjord 11. Novbr. — Skirner, Pilegaard, ankom til Libau 12. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Norkøping 13. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Landskrona 13. Novbr. — Martha, Hansen, ankom til Mønsterås 15. Novbr. — Martin Nisson, Petersen, ankom til London 15. Novbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Kjøbenhavns Red 16. Novbr. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Aarhus 16. Novbr. — Roska, Petersen, ankom til Harlingen 17. Novbr. — Carl, Clemmensen, ank. til Gøteborg 17. Novbr. — Valborg, Rasmussen, ankom til Conway 15. Novbr. — Belona, Larsen, ankom til Leith 15. Novbr. — Emla, Mikkelsen, ank. til Rotterdam 15. Novbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ankom til Libau 15. Novbr. — Marie, Petersen, ankom til Granton 16. Novbr.

Ærø. Juliane, Petersen, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Regine, Kock, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Ruth, Eriksen, sejlfærdig 9. Novbr. i Burntisland til Holmestrand. — Prøven, Schmidt, sejlfærdig 8. Novbr. i Cadix til Laguayra. — Carl Emil, Nielsen, ank. 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Neptunus, Bager, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Thora Johanne, Christensen, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Saxkjøbing. — Adjutor, Bager, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Marie, Hermansen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Ystad. — Maren, Jørgensen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Faxe. — Alfa, Rasmussen, ankom 13. Novbr. paa Pontrioux

Red paa Rejse til Saint Brieux. — Minde, Rasmussen, ank. 9. Novbr. til Kjøbenhavn. — Alma Marie, Hansen, ankom 8. Novbr. til Falmouth f. O. fra Saff. — Marie, Christensen, ankom 10. Novbr. til Kjøbenhavn. — Duen, Christensen, ankom 12. Novbr. til Kjøbenhavn. — Baltic, Christensen, afgik 12. Novbr. fra Kjøbenhavn til Sverrig. — Union, Mortensen, ankom 13. Novbr. til Leith. — Sylphe, Petersen, ankom 12. Novbr. til Newcastle. — Andreas, Eriksen, ank. 10. Novbr. til Odense fra Hamburg. — Enigheden, Hansen, ank. 10. Novbr. til Odense fra Neustadt. — Thyra, Jørgensen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Malmø. — Kirstine, Kromann, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Malmø. — Familien, Mortensen, afgik 10. Novbr. fra Kjøbenhavn til Ystad. — Harris, Torsteinson, ank. 13. Novbr. til Lissabon. — Gloria, Fabricius, ank. 13. Novbr. til Nykøping (Sverrig). — Caroline Koch, Hansen, ankom 13. Novbr. til Newport Mon. — Eos, Christensen, sejlferdig 11. Novbr. i Skien bestemt til Leith. — Diana, Hansen, sejlferdig 13. Novbr. i Dysart, bestemt til Faaborg. — Hebe, Clausen, ankom 14. Novbr. til Brevik. — Alf, Rasmussen, sejlferdig 12. Novbr. i Göteborg bestemt til Boston. — Erik Hansen, Hansen, afgik 11. Novbr. fra Kjøbenhavn til Hobro. — Marie, Rasmussen, afg. 11. Novbr. fra Kjøbenhavn til Stettin. — Marie, Hansen, ankom 15. Novbr. til Havre. — H. C. Grube, Svane, ankom 14. Novbr. til Bridgewater. — Claudia, Simonsen, afgik 15. Novbr. fra Havre til Cayenne. — Karen, Bager, ankom 15. Novbr. til Aberdeen. — Norma, Albertsen, afgik 15. Novbr. fra Sundsvall. — Ane Mathias, Eriksen, ankom 17. Novbr. til Falmouth. — Hekla, Jørgensen, ank. 17. Novbr. til Tynemouth. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 17. Novbr. til Courcelles. — Elise Marie, Olsen, ank. 17. Novbr. til Kalmar. — Ruth, Eriksen, ankom 16. Novbr. til Holmesund. — Adele, Rasmussen, ankom 14. Novbr. til Kjøbenhavn. — Cura, Christensen, ankom 14. Novbr. til Kjøbenhavn. — Alfa, Rasmussen, ank. 14. Novbr. til Saint Brieux. — Thora Johanne, Christensen, afgik 14. Novbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Rødkilde, Christensen, afg. 14. Novbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Annes Minde, Friis, afgik 14. Novbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing S. — Regina, Kock, afgik 14. Novbr. fra Kjøbenhavn til Nykjøbing F. — Anna, Madsen, ankom 17. Novbr. til Leith. — Marthing, Friis, ankom 17. Novbr. til Falmouth. — Ingolf, Nymann, ankom 17. Novbr. til Dakar.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maaletene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Island. Brede-Bugt. Ellidaey. Paa Ellidaey V.-Side er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 72 Fod. Fyret lyser fra S. 77° V. til V. Spejllapparat. Hvidt, 8 Fod højt Fyrhus. Brændetid: 1ste August—15de Maj. 65° 8' N. Br. 22° 47' V. Lgd.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Bottniske Bugt. Brændetiden for følgende Fyr er saaledes: Draghällan, Saltviksudd og Lystønderne ved Batteriudden og Herr Elofs Grund, 20de Juli—20de Maj, Trödjuhällan og Skräddarhällan fra Skibsfartens Begyndelse til 20de Maj og fra 20de Juli til Skibsfartens Ophør.

Björn. Varden paa Björn er ødelagt. 60° 57' N. Br. 17° 14' Ø. Lgd.

Finland. Bottniske Bugt. Åbo Distrikt. Enskär Lodsplads. Ved Enskär Lodsplads ere følgende Grunde tændte og afmærkede saaledes:

23 Fods Grunden Ljungbergsten, 2 1/4 Kml. N. 85° V. fra Enskär Fyr, med en rød og hvid Stage med Kryds over en Ballon, der staar i 28 Fod Vand. 60° 43' 16" N. Br. 20° 56' 8" Ø. Lgd.

Ahlstedts Grund, der bestaar af 3 Grunde med henholdsvis 22, 25 og 27 Fod Vand, der ligge fra Enskär Fyr i N. 40° V., 5 1/2 Kml., i N. 30° V., 7 1/2 Kml. og i N. 28° V., 7 1/2 Kml., med en Stage, sort foroven, hvid forneden, med en nedadvendt over en opadvendt Kost, der staar i 35 Fod Vand. 60° 47' 39" N. Br. 20° 52' 30" Ø. Lgd.

Tyskland. Stettiner Haff. Kaiserfahrtr. I November 1902 fornyes Baakerne paa Kaiserfahrtr Mole, hvorfor Ledefyrenes Højde i den Tid er mindre end den normale Højde, 70 Fod. Paa Toppen af hver Baake er der en rund Skive, 10 Fod i Diameter.

Kieler Havn. I Kieler Havn er Fortøjtønde Nr. 2 lige over for det kejserlige Værft inddragen, og en Fortøjtønde Nr. 3 udlagt paa 54° 19' 33" N. Br. 10° 9' 15" Ø. Lgd. Ud for hver af de nye Tørdokker er udlagt en Værpetønde, paa 51° 19' 23" N. Br. 10° 9' 11" Ø. Lgd. og 54° 19' 21" N. Br. 10° 9' 0" Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Stör. Vraget af „Valkyrien“ er kun belyst, naar Vejr- og Isforholdene tillade det.

Aussen Jade. Minsener Farvand. Vraget af Tjalken „Neederland“ er tilsandet, mindste Dybde over Vraget er 28 1/2 Fod. Afmærkningen er ikke inddragen. 53° 48' N. Br. 8° 2' Ø. Lgd.

Fyrskibet „Borkum Riff“. I Vinteren 1902—03 ville Skibe, der ved Signal spørge Fyrskibet „Borkum Riff“ om Isforholdene i Ems, Jade, Elben, Kaiser Wilhelm-Kanal og Eider modtage Svar, der gives med de tre Signalmidler: en sort Ballon, en rød Vimpel og et rødt Flag, der betyde: — Ballon. Isfrit. — Vimpel. Isforholdene ubekendte. — Flag. Driv-Is. — Vimpel, Flag. Tynd Fast-Is. — Ballon, Vimpel. Stærk Is eller Pak-Is. — Vimpel, Ballon. Stærk Driv-Is. — Flag, Ballon. Stærk Fast-Is. — Ballon, Flag. Svær Driv-Is. — Flag, Vimpel. Rende holdes aaben af Isbryder. — Vimpel, Flag, Ballon. Besværlig for Sejskibe. — Vimpel, Ballon, Flag. Besværlig, for Sejskibe mulig med Slæbedamper. — Flag, Ballon, Vimpel. Meget besværlig, lukket for Sejskibe. — Flag, Vimpel, Ballon. Kun mulig for kraftige Dampere. — Ballon, Vimpel, Flag. Kun mulig med Hjælp af Isbryder. — Ballon, Flag, Vimpel. Skibsfart lukket. — Signalmidlerne ere anførte fra oven nedad.

Et Signal angiver saaledes, at der er ringe Hindring, to, at Hindringen er større, og tre, at Skibsfarten er meget vanskelig eller lukket.

Holland. Zeegat van Texel og Zuiderzee. I Malzwin ere Sømineøvelserne endte og Afmærkningen inddragen. Ved Lutjeswaard ere Skydeøvelserne endte og Afmærkningen inddragen.

Zuiderzee. Skydeøvelserne ved Staart van Schieringhals ere endte, Skiver og Afmærkning inddraget.

Ooster Schelde. Hammen. En Tjalk „Cornelia“ er sunken i 6 Fv. Vand i Hammen mellem Stumpønderne Nr. 2 og 3. Masten er over Vandet. 51° 39' 8" N. Br. 3° 51' 41" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Rilland. Rilland lave Ledefyr er forandret og viser hvidt Lys ned ad Floden under N.-Kysten til midt i Farvandet mellem Stumpønde Nr. 42 og rød Kugletønde Nr. 33 med Diamant, rødt derfra til forbi Spidsønde Nr. 34, hvidt derfra til forbi Spidsønde Nr. 36, grønt derfra til tæt ved Lystønde Nr. 37, hvidt derfra til S. 39° Ø., rødt derfra op ad Floden. 51° 24' N. Br. 4° 11' Ø. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Cherbourg. Paa Cherbourg Red er det forbudt om Natten at ankre i den Del af Vinklen, over hvilken Fyret paa V.-Fortet viser røde Blink, som ligger V. for Meridianen gennem La Tenarde.

Skotland V.-Kyst. Loch Creran. Crigan Narrows. Over Crigan Narrows bygges en Jernbanebro, som bestaar af to Spænd med tre Aabninger i hver. Hver Aabning er 37 Fod bred og 37 Fod høj over Vandet. Den midterste Aabning i det N.-lige Spænd skal benyttes; den er belyst med fire hvide Lanterner, en paa hver Side ved hver Ende. 56° 33' N. Br. 5° 17' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønden V. for Chaussée de Sein ligger paa 48° 3' 18" N. Br. 5° 6' 21" V. Lgd. Lysøven 7 1/2 Kml.

Port Louis. En Stumpønde ligger ved Yderenden af Klipperne ved Port Louis Citadel, 3/4 Kbl. N. 82° Ø. fra Taarnet paa La Jument. En hvid Baake med to hvide Balloner er opført paa en Klippe, 3 1/2 Kbl. N. 81° Ø. fra Larmor Klokkegaard.

Etel. En rød Baake med Kegel er opført paa Sandet S. for Pointe d'Ardevenne, 47° 37' 19" N. Br. 3° 11' 43" V. Lgd., og en anden Baake N. 5° Ø. fra denne. Holdte overet angive de et Løb mellem Klipperne S. for Pynten.

Guilvinec. Guilvinec Ledefyr skulle forhøjes til 62 og 29 Fod, hvorfor der vil blive tændt et midlertidigt Forfyr tæt ved det nuværende Forfyr.

Baie de Quiberon. Telgouse. Basse Nouvelle. Den røde og sorte Spirtønde med Ballon paa Basse Nouvelle er ombyttet med en sort Spirtønde med Cylinder. 47° 27' 12" N. Br. 3° 2' 13" V. Lgd.

Girondo. Coubre. Coubre Fyrs Lysævne er nu forstærket i de to Lysvinkler til henholdsvis 20 og 15 Kml.

Nova Scotia. Cape Breton. Cape la Ronde. Den 1ste December 1902 forandres Cape la Ronde hvide, faste Fyr, paa Madame Island Ø.-Ende, til et hvidt Blinkfy, der hver $7\frac{1}{2}$ S. viser Et-Blink af $\frac{3}{4}$ S. Varighed. Synsvidden: 15 Kml. Fyret lyser Horisonten rundt. Linseapparat af 5te Orden. Iøvrigt uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bay. To sorte Spirtønder A og B ere udlagte i ca. 25 Fv. Vand i Cape Cod Bay til Brug ved Prøvefart.

New York. Staten Island. Arthur Kill. Vraget af den ved Staten Island sunkne Kulpram er borttaget og Afmærkningen inddragen.

New York Lower Bay. Gedney Channel. En rød Lystønde, der viser rødt Fyr med Formørkelser, Lys 5 S., Mørke 5 S., er til Forsøg udlagt i 31 Fod Vand i Gedney Channel midt imellem Tønderne E 2 og GE 2.

Delaware Bay. Cape May Channels. For Vinteren er Crow Shoal Lystønde Nr. 8, Eph Shoal Outer End og Upper Entrance to Cape May Channels Klokketønder samt Spidstønderne og Stumpstønderne i Cape May Channels ombyggede med Spirtønder med samme Farve og Mærke.

Delaware River. Schooner Ledge. Schooner Ledge sorte Spirtønde Nr. 31 er flyttet og ligger nu fra Schooner Ledge bageste Ledefyr i S. 53° V. og fra Raccoon Island højre Kant i N. 30° V.

Maryland. Choptank River. En sort Spirtønde Nr. 1 $\frac{1}{2}$, Black Walnut Point Shoal Tønde, er i 18 Fod Vand udlagt ved Grundens SØ.-Ende fra Sharps Island Fyr i N. 75° Ø., og fra Barrel Neck Point i S. 27° Ø.

Virginia. Potomac River. Currioman Bay. Elbow Point. En rød Spirtønde, Elbow Point Shoal South Side Tønde, er i 8 Fod Vand udlagt fra Kingcopsico Point i S. 45° V., og fra Elbow Point i S. 41° Ø. En rød Spirtønde, Elbow Point Shoal Tønde, er i 8 Fod Vand udlagt fra Kingcopsico Point i S. 41° V. og fra Elbow Point i S. 46° Ø.

James River. Pagan Creek. En rød Stumpstønde Nr. 2, Aaron Shoal Tønde, er i 8 Fod Vand udlagt, fra White Shoal Fyr i S. 52° V. og fra Point of Shoals Fyr i S. 59° Ø. En rød Spirtønde Nr. 2, Gap Shoal Tønde, er i 9 Fod Vand udlagt, fra White Shoal Fyr i S. 72° V., og fra Kanten af Days Point i S. 46° Ø. En rød Spirtønde Nr. 6, Goodwin Bend Tønde, er i 12 Fod Vand udlagt, fra White Shoal Fyr i S. 69° V., og fra Kanten af Days Point i S. 12° Ø. En sort og hvid lodret sribet Stumpstønde er i 16 Fod Vand udlagt ved Indløbet til Pagan Creek, fra White Shoal Fyr i S. 7° V. og fra S.-Enden af Newport News Elevator i N. 63° V.

North Carolina. Cape Fear River. Den sorte Stumpstønde Nr. 17, Midnight Channel Tønde, Nr. 25, Campbell Island Tønde, og Nr. 27, Logs and Big Island Channel Turn Tønde, ere inddragne.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Ship Shoal. Indtil omtrent den 24. December 1902 viser Ship Shoal Fyr hvidt, fast Fyr, der er kraftigt i Retning af de 8 Hovedkompassstreger, medens Lysevnen mellem disse aftager til c. 3 Kml.

Texas. Lagune Madre. Point Isabel. Point Isabel Fyr bliver efterset og er i den Tid uregelmæssigt.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i September 1902 i 19 Dage passeres med et Dybgaende af 12 $\frac{1}{2}$ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Pianosa. S. Giovanni. I Bugten S. Giovanni paa Øen Pianosa ligger en lille 9 Fods Grund i 4 à 6 Fv. Vand, c. 1 Kbl. N. 9° Ø. fra Fyret. En rød Spidstønde er udlagt tæt V. for Grunden.

Sicilien Ø.-Kyst. Catania. Vraget, der laa sunket i Catania Havn, er borttaget og Afmærkningen inddragen.

Østerrig-Ungarn. Teodo Bugt. Ved Teodo er tændt et rødt, fast Fyr paa Hovedet af Molen ved Kuloplagen, om Styrbord for indgaaende, og et hvidt, fast Fyr paa N.-Molen, om Bagbord for indgaaende. Flammens Højde: 18 Fod. Synsvidden: 3 Kml. 14 Fod høje Fyrpæle.

Rusland. Tendra. Det midlertidige røde og hvide veks-lende Fyr paa Tendra er slukket.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Sumatra Ø.-Kyst. Langkat Rivier. I 1903 forandres det hvide, faste Fyr paa venstre Bred i Langkat Rivier til et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 30 S., Lys 15 S., Mørke

3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Fyrapparat af 4. Orden. 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

Edi. I 1903 ombygtes Edi hvide, faste Fyr med et hvidt Lynfy, der hver 10 S. viser To-Lyn. Flammens Højde: 64 Fod. Synsvidden: 13 Kml. Fyrapparat af 5. Orden. Hvid Fyrbaake ved et hvidt Beboelseshus med rødt Tag. 4° 58' N. Br. 97° 47' Ø. Lgd.

Java N.-Kyst. Cheribon. I 1903 forandres Cheribon hvide faste Havnefy til et hvidt Blinkfy, der hver 30 S. viser Tre-Blink, hvert af 3 S. Varighed med 3 S. Mørke mellem Blinkene. Fyrapparat af 5. Orden. 6° 43' S. Br. 108° 34' Ø. Lgd.

Tegal. I 1903 forandres Tegal hvide, faste Havnefy til et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 30 S., Lys 15 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Fyrapparat af 5. Orden. 6° 51' S. Br. 109° 8' Ø. Lgd.

Probolinggo. I 1903 forandres Probolinggo hvide, faste Havnefy til et hvidt Fyr med Tre-Formørkelser hver 30 S., Lys 15 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S., Lys 3 S., Mørke 3 S. Fyrapparat af 5. Orden. 7° 43' S. Br. 113° 13' Ø. Lgd.

China. Kiautschou Bugt. Paa Barkas Felsen er rejst en kegleformet Baake med Kugle, 29 Fod høj over Springtids Lavvande, 36° 4' 18" N. Br. 120° 17' 32" Ø. Lgd., og paa Tapautau Felsen en pyramideformet Baake, 29 Fod høj over Springtids Lavvande. 36° 4' 53" N. Br. 120° 17' 53" Ø. Lgd.

Tsingtau. Paa Tsingtau Yderred er den røde Spidstønde ved S.-Enden af N.-Grunden ombygget med en rød Spirtønde mærket NF/S, og den røde Spidstønde ved N.-Enden af S.-Grunden med en sort Spidstønde, mærket SF/N.

Liau Tung Gulf. Murchison Island. Et Rev med kun lidt Vand strækker sig 2 Kbl. S. ud fra Murchison Island SØ.-Pynt. 39° 5' N. Br. 121° 10' Ø. Lgd.

Japan. Meiac Sima (Miyako Jima). Karimata Ankerplads. Paa Karimata Ankerplads, Taipinsan Island, ligger følgende Grunde: Et 5 Fv. Korallrev i 7 à 9 Fv. Vand $2\frac{1}{2}$ Kml. S. 4° Ø. fra Irihianna Saki, og i N. 87° Ø. fra Yerabu Sima NV.-Ende. Et $2\frac{1}{2}$ Fv. Rev 4 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 9° Ø. fra Irihianna Saki og i S. 76° Ø. fra Yerabu Sima NV.-Ende. Et 2 Fv. Rev i 9 Fv. Vand, $\frac{3}{4}$ Kml. S. 14° Ø. fra Irihianna Saki og i S. 82° Ø. fra Yerabu Sima NV.-Ende. Irihianna Saki ligger paa 24° 54' N. Br. 125° 17' Ø. Lgd.

Inland Sea. Osaka. Vraget, der laa sunket 2 $\frac{1}{2}$ Kml. S. 75° V. fra Tempozan Fyr, er borttaget.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Karantæneforanstaltningerne overfor Skibe fra Smyrna ere ophævede.

Sverrig. — Rio de Janeiro, Campos og Victoria i Brasilien ere erklærede for pestsmittede.

Norge. — Buenos Aires og de øvrige Havne i Argentina ere erklærede for pestfri.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ til 4 H.s. K. med 1 eller 2 Cylindre for

Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ H.s. K. og opefter med 1 eller flere

Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klases Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.

Levering af komplette Motorbaade.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,

Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.

OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		87 ¹ / ₂	88
Danmark		63 ³ / ₄	64 ³ / ₄
Norden	91 — ¹ / ₄	91	91 ¹ / ₂
Kjøbenhavn	81 — ¹ / ₄ — ¹ / ₂	81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₂
Carl		37 ¹ / ₂	38
Dannebrog	82-81 ¹ / ₂ ¹ / ₂ , ³ / ₄	81 ¹ / ₂	81 ³ / ₄
Skjold		52	53
Urania		32	33
Union		87	87 ³ / ₄
Dampsk. af 1896		82	84
Østasiatiske		100	100 ¹ / ₂
Østersøen		97 ¹ / ₂	100
Nordsøen	32	32	32 ¹ / ₂
Torm		—	—
Vesterhavet		100	107
Gorm		—	—
Inga		80	85
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		58	65
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Højmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	103
5% — — — — —		—	—
5% Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uopsig. Stats		98 ³ / ₄	99 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		85 ³ / ₄	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		90	91
4% — — — 2. Serie ..	93 ³ / ₄	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
4% — — — 1. — — ..		98	100
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 ¹ / ₄	90 ¹ / ₂
4% — — — 7 — — — ..		93 ³ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3 — — — ..		89 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		139 ¹ / ₄	140
Privatbank	121 ¹ / ₂	121 ¹ / ₂	121 ³ / ₄
Landmandsbank		119 ¹ / ₄	120
Handelsbank		122 ¹ / ₂	123
Grundejerbank		107 ¹ / ₂	109
Burm. & Wain	94 — 93 ³ / ₄	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Helsingør Jærnsk.		89	88 ³ / ₄
Sukkerfabr.	114 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	114 ¹ / ₄	114 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	114 ³ / ₄ — ¹ / ₂	114 ¹ / ₂	114 ³ / ₄

Vekselkurser d. 18. Novbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.15	18.11
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.05	—

Notering paa Berlins Børs d. 18. Novbr. 1902.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.10
5% Mexikanske 1899	99.50
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — — 1890	85.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 8,000, „Norden“ 22,000, „Kjøbenhavn“ 52,000, „Dannebrog“ 40,000, „Urania“ 6,000, „Østasiatiske“ 10,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Æolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Hotel „VICTORIA“

Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hrr. Officerers velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr. Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

AXEL LUND

anbefaler sin

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads.

Telf. Nr. 3.

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIE,

Kalkbrænderihavnen,

leverer alt til Skibsbrug hen-

hørende. — Grave- & Losse-
spande. Stenstænger, enkelte og
dobb. Spil. Alt med Garanti.

C. Olsen,

Skibs- & Baadebyggeri,

Kalkbrænderihavnen.

Nybygninger &
Reparationer.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

Anders Nielsens

Fedevarerforretning.

Fredericiagade 27.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-

Greme sin Sejers-

gang over hele

Verden,

fordi det er

det ypperste

af alle Metalpud-

semidler. Faas saa-

vel i fast som fly-

dende Consistens

hos alle Isekram-

og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,

Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til:
Nutidens billigste Priser.

NR. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

Chr. Petersen,

12, Holbergsgade 12, 1ste Sal.

1. Kl. Skræderforretning for

Civil og Uniformer.

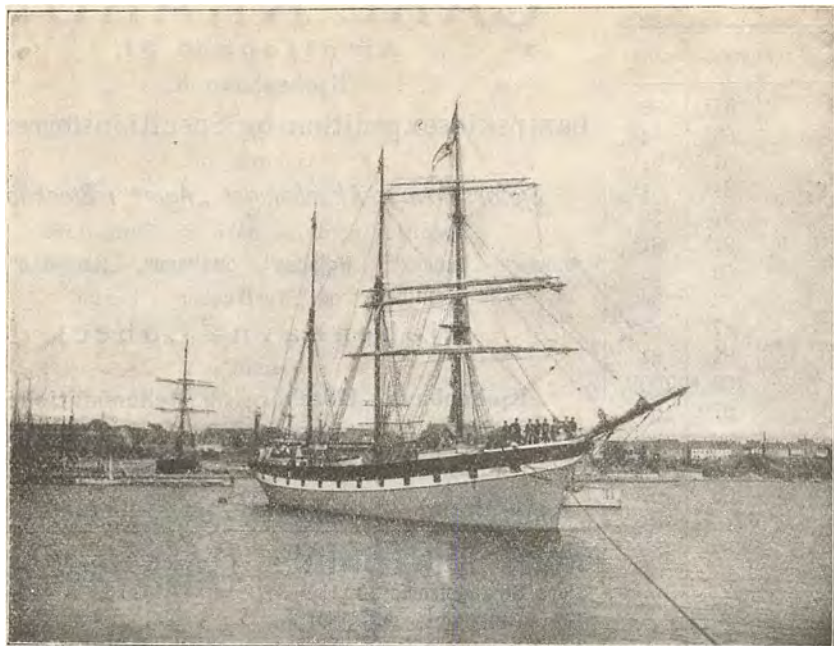
Etab. 1881. Moderate Priser.

Alt kan leveres i Løbet af
2 Dage.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,

anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.



STAAL-SEJLSKIBE

bygges til „Veritas“ højeste Klasse. Størrelse indtil 1,000 Tons d. V., maaler fordelagtigt, sejler hurtigt, solid og tidssvarende Udstyrelse, billigere end af Egetræ.
Bornholms Maskinfabriks Skibsbyggeri, Rønne.

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 & Høl-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:
AXEL PRIOR,
AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

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.

J. Melander,

Blikkenelager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det ene-
ste Mittel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: **Hamburg.**

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Skibs- & Bygningsarbejde

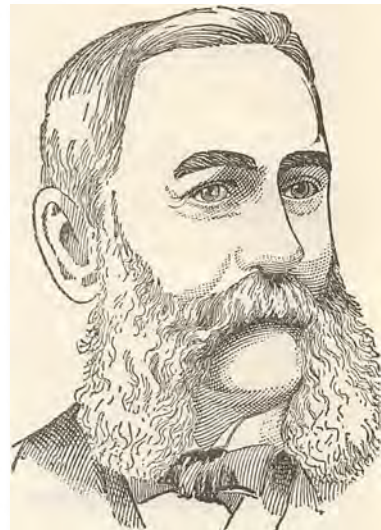
udføres hurtigst og billigst ved

Malermester **N. P. Christensen,**

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver Ner-
vøse- og Blodsygdomme hos Mænd
sendes frit til enhver, som skriver
derefter.



Om Nervøse- og Blodsygdomme har
man i Almindelighed hidtil ikke hørt
meget Kundskab. Det er et Faktum
at slige Sygdomme ofte forekomme
hos Mænd i alle Aldre og alle Livs-
stillinger. Aarsagerne til disse er
meget forskellige, og de findes be-
skrevne fuldstændig i illustrerede
Bøger paa 100 Sider hver, hvilke
udgives af State Medical Institut
Fort Wayne, Ind., N. Amerika. Bø-
gerne sendes til enhver, som skriver
efter dem, og de er vel værd at læse
da de indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvisninger for
svage Mænd. Opgiv derfor Navn og
Adresse til **State Medical Institut
Nr. 551, Elektron Building, Fort Wayne
Indiana, U. S. A.**, og Bøgerne vil blive
sendt Dem paa dansk, omhyggeligt
forseglede. Naar samtidig Beskrivelser
gives af Sygdommen, vil Institutet
med Glæde og paa samme Maade
sende en fri Prøvepakke af de Medi-
ciner, som fuldstændig kurerer disse
Sygdomme, og aldeles frit.

Lidende anmodes ufortøvet om
at skrive i Dag.

Frit til Kvinder

En illustreret Bog paa 100 Sider
og en stor Prøve af Zoa-Phora, det
størstedte Mittel for alle Kvindes-
sygdomme i en vel forseglet Pakke
aldeles frit.

Ligeledes forklares, hvorledes og
hvilken som helst Kvinde kan tjene
fra 50 til 100 Kr. om Maanedens ind-
tægt Hjem.

Skriv snarest mulig.

Adresse: **C. M. Davis, Kalamazoo
Mich. U. S. A.**

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

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“

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr-Adr.: Lund.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og

Havarikommissionær.

Aalborg.

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.

M. Christiansen

M. Christiansen,

Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hintzes Enke

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser
gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navi-
gationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul
Christian Cloos.

Wilh. Sonesson & Co.

Aktieselskabet

Kjøbenhavn Ø.

Kontor og Lager:
Langelinieskuret Nr. 20-22.
Statstelefon Nr. 6383.

Telegramadresse:
Sonessons,
Kjøbenhavn.

Import & Eksport

af

Værktøjsmaskiner og Maskintilbehør.

Leverer bedste Fabrikat af **Svenske, Amerikanske,**

Engelske og Tyske

Jærn-, Metal og Træbearbejdningsmaskiner.

Jærnrør, Pumper, Armatur

og alle andre **Maskinfornødenheder.**

Hovedforhandlere for **Skandinavien af Shultz'**

„Sable“ Raahuds Drivremme, Gebr. Bolzanis

Skruetaljer og Hejseapparater og flere andre

verdensberømte Fabrikker.

For større **Forbrugere** højeste **Rabat.**

Pris paa Forlangende.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

Reserveløjtnantskole ved Søværnet.

I Henhold til Bestemmelserne i Lov af 28de Maj 1880
om Søværnets Ordning vil en saadan Skole blive afholdt i
Vinter.

Som Reserveløjtnants elever antages Skibsførere og Styr-
mænd, der i Følge den for Tiden gældende Lovgivning have
Ret til Fart som saadanne med større Skibe og paa længere
Rejser.

Ingen kan optages som Eleve, der er over 28 Aar gammel.
Skolen, under hvilken Eleverne lønnes, uniformeres samt
indkaseres i Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kasernes Skibet
„Sjælland“, begynder strax efter Nytaar og varer i ca. 10
Uger.

Skolen slutter med en Prøve. De efter denne til videre
Uddannelse antagne Elever, der i militær Henseende ere
ligestillede med Kadetter, uddannes derefter videre i Over-
ensstemmelse med de derom fastsatte Regler. Eleverne
lønnes og uniformeres, og der beregnes dem Togt efter de
almindelige Regler for den Tid, de under Uddannelsen have
været udkommanderede med Flaadens Skibe.

De Skibsførere og Styrmande, der ønske at komme i Be-
tragtning ved Antagelsen til at gennemgaa Skolen, ville have
at indsende skriftlig Ansøgning til Marineministeriet inden
førstkommende 15de December. Med Ansøgningen skal
fremsendes Skibsfører- eller Styrmandsbevis, Søfartsbog og
Eksamensbeviser samt Oplysning om Alder, Helbredstilstand
og Stilling i Rullen, og endvidere mulige Anbetalinger for
tidligere Virksomhed; desuden maa Ansøgningen indeholde
Oplysning om Opholdssted og fuldstændig Adresse.

Om muligt afleveres Ansøgningen personligt i Marine-
ministeriet.

Forinden Aarets Udgang tilstilles der de Ansøgere, som
efter det foreliggende formentes at kunne komme i Betragt-
ning til Antagelse, Meddelelse herom samt om Tid og Sted,
hvor de ville have at give Møde for at underkastes Legems-
undersøgelse. Efterat Udfaldet af denne foreligger, tages
først endelig Bestemmelse med Hensyn til Antagelsen.

Marineministeriets Sekretariat og Kommandokontor, den
14de November 1902.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørger.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1898).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,**
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 20. November 1902. — Sø- og Handelsretsdomme. — Vægtgarantien i Østersøhavne. — Grundstødningssag. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—8, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20% 30% 50%
 Mindre end 1/2 Side 10% 20% 40%

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Telegramadr.: „Smiths, St. Petersburg“
Hans Smith.
 Etableret 1850.
 Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.
 Havarikommissionær.
Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

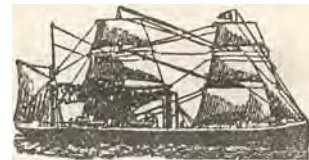
Th. Simonsens Eftf.
 Toldbodgade 6.
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for
Lanterner.

Nordisk Skibssalg-Bureau
 ved Claus Christensen,
 Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
 Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

**Skibs-
 Provianteringshandlere.**
 Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
 Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
 Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
 Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 9392.
 H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
 Frederikshavn. P. Schou
 Telegr.-Adr.: P. Schou.
 Telf. 12.
 Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsvej 6.
 F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
 Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
 Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
 Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
 Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.



S. Sørensen.
 (Jens P. Axelsens Eftfgr.)
Skibsproviantering.
 Ved Havnen 12. Randers.
 Telefon 323.

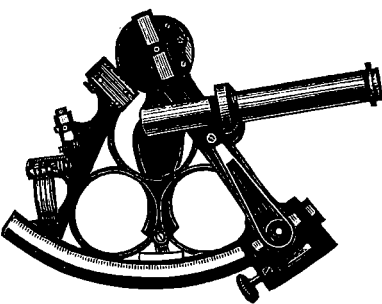
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 48.

Kjøbenhavn, Torsdag den 27. November 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100-Kr.
Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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
International Komposition for Jærn- og Staatskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson,

Vesterbrogade 24
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjelpe drivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bærevæne i Vand, Leverandør til de fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger, »Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køjemadrasser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, København.

Telegramadresse: Seifert, Regnegade. Telefon 297. Telefon 297.

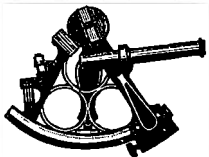
C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, København.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserves

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

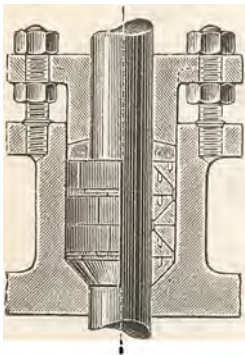
Nestle's sekunda
Mælk.

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende Metalpakning.



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over 41,000 i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Læge H. C. Lund.

Hud- og
Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 4-6 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,
Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Møller,
Aalborg, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

Provianteringshandler LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Vor Navigationsundervisning.

Igennem et meget stort Antal Numre af „Dansk Søfartstidende“ har der nu været ført en Diskussion om vor Navigationsundervisning, en Diskussion, der har vakt betydelig Interesse, hvad allerede ses deraf, at saa særdeles mange Indsendere har taget Del i den. Det har været os kært, at Bladet ved denne Lejlighed, som ved saa mange tidligere, har været en Tumleplads for de forskellige, hinanden modstaaende Anskuelser, og vi tror, at den førte Diskussion i sin Helhed danner et godt Billede af de Opfattelser af den foreliggende vigtige Sag, der er de fremherskende i vore Søfartskredse. Efter at Diskussionen nu synes at være naaet til en, i hvert Fald foreløbig Stansning, vil man formentlig finde det naturligt, at vi selv yder et Bidrag til den, gennem hvilket vi navnlig kunde ønske at søge at angive de Slutninger, der vistnok maa drages af den.

Det Spørgsmaal, Hr. Kaptajn H. P. Berg i sine Artikler her i Bladet rejste, var dette: Er vor Navigationsundervisning ordnet paa en tidssvarende og tilfredsstillende Maade? Af en Række Indsendere, hvoriblandt flere af vore Navigationsskole Ledere og Lærere, er dette Spørgsmaal blevet besvaret bekræftende, selv om de naturligvis har ment, at mindre væsentlige Enkeltheder ved den bestaaende Ordning kunde kritiseres. Men andre Indsendere, hvoriblandt flere farende Skibsførere, har besvaret Spørgsmaalet benægtende, og vi fejler ikke, naar vi slaar fast, at man i vide Kredse af vor Handelsmarine har den Opfattelse, at der tiltrænges en Reform af vor Navigationsundervisning. Denne Omstændighed maa man selvfølgelig lægge megen Vægt paa; selv de, der ivrigst har forsvaret den bestaaende Ordning, bør erkende, at Kravet om at faa den ændret umuligt kan overhøres, naar det kommer fra Skibsførernes Rækker. Ingen kan bedre end disse vide, hvor Manglerne ved den bestaaende Uddannelse findes, og hvor langt deres Følger rækker. Det fremsatte Spørgsmaal lader sig derfor ikke afvise med en Erklæring om, at alt er i bedste Orden; findes der blandt vore Skibsførere og Styrmand en Erkendelse af, at Uddannelsen, den almene og den specielle, ikke strækker til overfor de Krav, Nutiden stiller, saa maa man søge efter en bedre Ordning. Og her melder sig da Spørgsmaalet: Statsskole eller Privatskole?

Hr. Kaptajn Berg og de Indsendere, der har støttet ham, er Tilhængere af Statsskolen, medens et stort Antal Indsendere, særlig fra Provinserne, har forsvaret Privatskolen. Vi har nu den Opfattelse, at Striden paa dette Punkt har drejet sig for meget om Spørgsmaalet: én Statsskole i Kjøbenhavn kontra flere Privatskoler i Provinserne. Om Hr. Berg end maaske anser det for ønskeligt, at hele Navigationsundervisningen samles i én Statsskole i Kjøbenhavn, saa er han i hvert Fald ingen Ildtilbeder af en saadan Ordning; vi finder endog i en af hans Artikler denne Sætning: „En Statsskole kunde jo lægges hvor som helst i Landet“. Men hvorledes nu dette end forholder sig, saa har Principet „én Statsskole i Kjøbenhavn“ jo fundet Forsvarere og har ganske sikkert en Del Tilhængere. Vi overser nu ikke, at der til en saadan Ordning vilde være knyttet visse Fordele, navnlig den, at en saadan Skoles Beliggenhed i Hovedstaden til enhver Tid vilde sikre den de ypperste Lærerkrafter, baade i de specielle og, ikke mindst, i de alment dannende Fag. Trods dette maa vi erklære os for Modstandere af en saadan Ordning. En Række Indsendere har, som det synes os med megen Vægt, paapeget de Fordele, der knytter sig til Provinsskolerne. Vi vil, i Tilslutning til disse Indsendere, fremhæve den Betydning det har, at man ikke reformerer vor Navigationsundervisning ved pludselig at kuldaste hele det Grundlag, hvorpaa den hviler. Dette Grundlag dannes utvivlsomt for en væsentlig Del af Provinsskolerne. Disse er

i sin Tid oprettede fortrinnsvis i de Egne, hvor der lever en stor Sømandsbefolkning, de er baarne frem ved dennes moralske og økonomiske Støtte, og de omfattes af den — hvad mange af de fremkomne Indlæg vidner om — med megen Kærlighed. Disse Baand, der knytter Navigationsskolerne til vort Lands store Sømandsbefolkning, kan man ikke rive over uden at gøre Skade. Gjorde man det, vilde man i Stedet for Skoler, der arbejder i Harmoni med Sømandsbefolkningen, faa en Institution, der vilde staa fremmed overfor denne. Vi tror ikke paa, at de Fordele, den enkelte Statsskole vilde frembyde, vilde veje op herimod, og vi tror, at Provinsskolenes Nedlæggelse vilde skabe en Ordning, der aldrig vil vinde Sømandsbefolkningens Sympati. Vi ser saa endda bort fra de praktiske Vanskeligheder, der er fremhævede af forskellige Indsendere. Enhver Reform af vor Navigationsundervisning maa derfor efter vor Mening bygge paa Provinsskolenes Opretholdelse.

Har man imidlertid nu ikke noget misforstaaet dette Begreb Statsskole? Vi har allerede nævnt, at Hr. Berg ingenlunde er den slemme Kjøbenhavner, man tror han er, men at Statsskolens Beliggenhed for ham synes at være et underordnet Spørgsmaal. Har ikke de ærede Indsendere, der har kæmpet mod Statsskolen, noget forset sig paa dette Spørgsmaal? Er de ikke uden videre gaaede ud fra, at Statsskole nødvendigvis maa betyde en enkelt Statsskole i Hovedstaden? Men denne Opfattelse er, synes det os, ganske fejlagtig. At Navigationsskolen gaar over til at blive Statsskole, vil sige, at den hele Navigationsundervisning lægges i Statens Haand. Men dette betyder ingenlunde, at man opgiver Provinsskolerne og samler Undervisningen i en enkelt Skole. Tværtimod — vi er forvissede om, at om Staten overtog Navigationsundervisningen, vilde den ikke foretage en saadan Centralisation. Den vilde forstaa Betydningen af Provinsskolenes Opretholdelse, og disse vilde ganske simpelt gaa over til at være Statsskoler. Et saadant System er jo ingenlunde noget ukendt her i Landet, idet det er praktiseret ved de lærde Skolers Organisation, og vi ser ikke, hvad der skulde hindre dets Anvendelse paa Navigationsskolerne.

En saadan Ordning — Statens Overtagelse af den hele Navigationsundervisning gennem Skoler i de forskellige Landsdele — har vor største Sympati, og vi tror, at selv de, der saa stærkt har bekæmpet „Statsskolen“, vil blive dennes Venner, naar den fremtræder under denne Form. Naturligvis, der findes dem, der slet ikke anser nogen Reform for paakrævet eller ønskelig. Overfor dem vil vi gentage, hvad vi har sagt ovenfor, at hvis større Dele af vor Skibsfører- og Styrmandsstand ønsker en fyldigere Uddannelse, saa er dette i og for sig tilstrækkeligt. Og vi vil hertil føje, at der mod Privatskolen i dens nuværende Form i den stedfundne Diskussion er blevet rejst meget vægtige Anker, der ikke synes os afkræftede; vi sigter her navnlig til flere af Hr. Bergs Indvendinger mod det bestaaende System og til Hr. Emil Kroghs Angreb paa dette, hvilke sidste er forblevne ganske ubesvarede. Men navnlig vil vi stærkt fremhæve, at Staten, der gennem Lovgivningen fastsætter de Krav, der stilles til dem, der skal føre Skib, har en deraf følgende Pligt til at tage Navigationsundervisningen i sin Haand — ikke alene, som nu, understøtte den og føre Tilsyn med den. Kun derved kan der sikres vore Navigatører en helt tidssvarende Uddannelse, og kun derved kommer man bort fra de Mangler, der uundgaeligt klæber ved de indbyrdes konkurrerende Privatskoler. Statens Overtagelse af Navigationsskolerne vil være i dets sande Interesse; den vil sikre dem en dygtig, uafhængig Lærerstand, og den vil stille dem frie af de økonomiske Hensyn, der nu støds maa tages. Vi kan ikke tro

andet, end at naar man i Provinserne forstaaer, hvad „Statsskolen“ kan betyde og bør betyde, da vil man tænke venligere paa den end nu. Det vilde i hvert Fald være et Særsyn, om man i Sømandsstanden stillede sig afvisende overfor de Goder, Statens kraftige Hjælp kan bringe, og som ellers i vor Tid vurderes saa højt.

Det er ikke vor Hensigt her at komme ind paa ret mange Enkeltheder i den førte Polemik, navnlig ikke for saa vidt denne har antaget en noget personlig Karakter. Men nogle Punkter er saa vigtige, at vi ikke kan forbigaa dem. Vi vil da først nævne, at vi unægtelig med nogen Forbauselse har set Hr. Berg være Genstand for hæftige Angreb, fordi han har gjort sig til Talsmand for en Deling af Styrmandseksamen. Vi har selv her i Bladet tidligere stærkt hævdet Nødvendigheden af en saadan Deling, og vi fandt den Gang ubetinget Støtte særlig hos Provinsernes Redere og Navigatører. Hvorfor disse nu skulde have skiftet Mening paa dette Punkt, forstaaer vi ikke, og vi tror, til Trods for fremkomne Indlæg, ikke heller, at de i Virkeligheden har det. For os staaer det i hvert Fald klart, at Styrmandseksamens Deling i to Dele, med hver sine Rettigheder med Hensyn til at føre Skib og fare som Styrmand, Dag for Dag fremtræder med større Nødvendighed. Efterhaanden som Fordringerne i forskellige Retninger — ikke just dem, der vedrører Navigationen — uundgaaelig maa sættes op for dem, der farer med Dampskib. kan de ikke blive de samme for dem, der farer med Sejlskib. En Deling er i alles Interesse, den maa nødvendigvis komme, og vi har med Tilfredsstillelse set, at Hr. Berg, der hører hjemme i Dampskibsflaaden, her har taget til Orde for et Krav, der med saa stor Styrke er fremsat af Dansk Sejlskibsrederi-Forening; det vidner om, hvor almindeligt Berettigelsen af dette Krav nu anerkendes. Nu ser vi ganske vist indvendt mod en saadan Deling, at den vil skabe et „Elitekorps“, der vil føle sig hævet over den øvrige Navigatørstand. Men denne Indvending kan man umulig tillægge nogen Betydning. Det vil jo altid være Tilfældet, hvor Kravene til Kundskab og Uddannelse maa være forskellige, at nogle har lært mere end andre. Hvis de første af denne Grund ser ned paa de sidste, saa er det de førstes Fejl. Man kan kun haabe, at de er saa fornuftige ikke at gøre det, og man kan kun beklage dem, hvis de er saa dumme at gøre det. De Bemærkninger, Hr. Kaptajn Lagesen i saa Henseende har fremsat om en videre gaaende Uddannelse for de Navigatører, der ønsker en saadan, synes os saare forstandige. Man maa stedse have i Erindring, hvilken stor Betydning Kundskab i vore Dage har; og om der var et Sted, hvor Navigatører kunde hente den Kundskab, de føler Trang til at erhverve sig ud over det, der fordres ved Eksamen, da vilde det være et stort Gode. Vi tænker ikke her alene paa nautiske Kundskaber, men ogsaa og ikke mindst paa almene, og vi tror, at et Institut, der gav dem, der ønskede det, Adgang til at erhverve saadanne, vilde være i høj Grad paa sin Plads. Det vilde kunne udvikles til en Højskole for Sømandsstanden, der vil kunne bidrage mægtigt til at hæve dennes sociale Niveau. At det naturligt maatte knyttes til Navigationskolen i Kjøbenhavn, i hvilken By ene de Kræfter findes, der kunde bære det, vil sikkert alle indrømme.

Vi har i ovenstaaende angivet vort Standpunkt i Diskussionen om Navigationsundervisningens Ordning. Tilbage har vi nogle Ord om den Stilling, som Navigationsvæsenet har indtaget i den forløbne Debat.

Vi konstaterer her først, at det ikke alene fra Skibsførernes Side, men ogsaa fra flere af Navigationslærernes erkendes, at den nuværende Ordning er mangelfuld, og navnlig er det med Styrke blevet fremhævet, at der tiltrænges en Garanti for Navigationslærernes forsvarlige Uddannelse. Set i Belysning heraf, overrasker det unægtelig, at d'Hrr. Navigationslærere er blevne saa ilde berørte af de fremkomne Angreb. Lad nu være, at Formen

i nogle af Hr. Bergs Artikler har stødt dem! Formen bør dog fornuftigvis kun være det underordnede; og den reelle Side af Sagen er ubestridelig den, at flere af Hr. Bergs Anker har fundet Støtte fra selve Navigationslærerne. Men hvad der navnlig har overrasket os, er at Navigationslærerne, eller i hvert Fald de fleste af dem, har fundet Navigationsvæsenets nuværende Organisation fuldt ud tilfredsstillende. Vi tillader os at tvivle om, at de Herrer har gjort sig ganske klart, hvorledes denne Organisation i Virkeligheden er; thi havde de det, vilde de dog vist have set de store Mangler, den lider under. Forholdet er jo nemlig det, at Navigationsvæsenet her i Danmark, i Modsætning til alle vore andre Undervisningsinstitutioner, styres ganske enevældigt af den Embedsmand, som Staten sætter i Spidsen for det. Ved vore øvrige Undervisningsinstitutioner har man enten ved Siden af deres Ledelse stillet en Repræsentation for de Interesser, der er knyttede til Uddannelsen ved den paagældende Institution, eller man har i hvert Fald stillet en Lærerforsamling, hvis Indflydelse der, praktisk talt, altid maa regnes med. Ved Navigationsvæsenet kendes intet saadant. De Navigatører, der har afsluttet deres Uddannelse og er gaaede over i praktisk Virksomhed, har ingensomhelst Indflydelse paa Navigationsundervisningens Ordning og Udøvelse, skønt deres hele Stilling og de praktiske Erfaringer, de høster, burde gøre dem selvskrevne hertil. Men end ikke Navigationskolens Forstandere og Lærere har nogen saadan Indflydelse; bortset fra nogle Møder, de afholder med flere Aars Mellemlum, og som almindelig erkendes for at være uden nævneværdig Betydning, har de ikke nogetsomhelst lovfæstet eller andet Organ, gennem hvilket deres Ansøkelser om den Institution, i hvis Tjeneste de virker, kan gøre sig gældende. Hele dennes øverste Ledelse er lagt i Navigationsdirektørens Haand; han regerer den enevældigt, hans Magt indskrænkes ikke af nogen besluttende eller raadgivende Forsamling. Nu er Forholdet for Tiden — som det fremgaar af flere af de fremkomne Indlæg — det, at Navigationslærerne er saa heldige at have en Chef, som de har Tillid til. Men har de overvejet, hvorledes Situationen vilde være, hvis dette ikke var Tilfældet, hvis de til Navigationsdirektør havde en Mand, hvis hele Virksomhed de ansaa for skadelig for Navigationsundervisningen og for Navigatørerne? De stod da uden nogetsomhelst Middel til at modvirke ham, og vi antager, at Kaptajn Bergs Udtalelse om, at der bør stilles en af vore Søfartsinstitutioner valgt Kommission ved Siden af Navigationsdirektøren, da vilde interessere d'Hrr. mere, end den nu har gjort det. Vi er i hvert Fald afgjort uenige med dem, der finder den nuværende Ordning god og tidssvarende. Vi paastaar, at den ikke afgiver nogetsomhelst Garanti for en forsvarlig Ledelse af vort Navigationsvæsen, og vi hævder, at Søfartens private Organisationer bør opstille Kravet om at faa en i hvert Fald raadgivende Indflydelse paa og en vis Kontrol med Navigationsvæsenets Ledelse. Det er et Krav, der harmonerer med den Ordning, Lovgivningen her i Landet har truffet for andre Institutioners Vedkommende. Dets Indrømmelse er i den hele Navigatørstands Interesse. Kan Navigationslærerne ikke se dette, eller kan de end ikke se Ønskeligheden af, at de selv kan komme til at indtage en anden Stilling end den umyndiggjorte, de nu indtager — saa er de i Sandhed mere konservative, end det synes os ret vel forsvarligt at være.

Man indvende nu ikke her, at vi maler Fanden paa Væggen. Thi selv om, hvad vi haaber, Navigationsdirektør-Embedets Indehaver nu og i Fremtiden vil være en Mand, der med god Vilje og Energi arbejder for, at Navigationsundervisningen skal være tidssvarende, saa kan han efter vor Mening, som Ordningen nu er, ikke løse sin Opgave. Han kan være en dygtig, en kundskabsrig, en for en sund Udvikling interesseret Mand; men han kan ikke til enhver Tid have fuld Forstaelse af

sine Opgaver, fordi saadan Forstaaelse kun erhverves ved en organiseret Samvirken med den Stand, der rekruterer fra Navigationsskolerne, og med disses Lærere; netop derfor har man i andre lignende Institutioner etableret en saadan Samvirken. Naar vi har sagt dette, kan vi antagelig fremsætte de følgende Bemærkninger uden at blive Genstand for nogen af de i den forløbne Debat vel hyppigt forekommende og vel lidt motiverede Beskyldninger for at ville angribe den nuværende Navigationsdirektør personlig; vore Bemærkninger gælder ham ene som Repræsentant for den offentlige Institution, der hedder Navigationsvæsenet.

Vi maa da her gøre gældende, at Navigationsdirektørens Deltagelse i Diskussionen godtgør Berettigelsen af vor ovenfor fremsatte Paastand. Thi om hele det rejste Hovedspørgsmaal, Statsskole eller Privatskole, har han kun ét at sige: at det „ikke foreligger“. Heri har Navigationsdirektøren i en vis Forstand Ret. Som han i sin Egenskab af Embedsmand ser paa Sagen, foreligger den ikke; ingen Minister eller anden Autoritet har ad tjenstlig Vej bragt den frem. Men en Ledelse, der i hvert Fald delvis var et Udtryk for Opinionen i Navigatørstanden, vilde opfatte den anderledes; den vilde være lydhør for alle Bevægelser i Standen, og naar en anset Skibsfører med Tilslutning fra mange Sider rejste et Spørgsmaal som dette, saa vilde Sagen for dens Betragtning „foreligge“; den vilde heri finde tilstrækkelig Anledning til at undersøge den omhyggeligt, gennemtænke den fuldstændigt, og prøve, om noget godt kunde bringes ud af den. Her er Forskellen mellem Embedsmanden, der ikke staar i nogen Rapport til den Stand, i hvis Tjeneste han arbejder, og den Ledelse, vi har skildret, der delvis er en Repræsentation for Standen. Vi gentager det, Grundfejlen ligger i det hele System; Navigationsdirektøren har kun Ansvar for sin anførte Udtalelse som dettes Repræsentant. Noget anderledes stiller Forholdet sig ganske vist med Hensyn til andre af Navigationsdirektørens Udtalelser, i hvilke han taler om nogle „ret agitoriske Bladartikler“, der „i deres Udspiring“ skulde have „en ganske særlig Adresse og forfølge et fra nærværende Sag ret fjernt liggende Maal“. Vi tilstaar, at vi her finder en Forklaring fra Navigationsdirektørens Side uomgængelig nødvendig.

Vi maa endelig, for yderligere at godtgøre den bestaaende Ledelses Mangel paa Forstaaelse for de Ønsker, der kommer frem, give Oplysning om Resultatet af en Henvendelse, vi nylig har rettet til Navigationsdirektøren. Paa Sejlskibsrederi-Foreningens Generalforsamling i Sommer blev der udtalt et Ønske om, at de ved Navigationsskolerne givne skriftlige Opgaver maa blive offentliggjorte. Senere er dette Ønske fremsat for os fra flere Sider, og vi anmodede derfor Navigationsdirektøren om velvilligst at ville foranstalte os disse Opgaver tilstillede til Offentliggørelse. Det Svar, vi fik, var i Realiteten helt afvisende. Det gik ud paa, at der med denne Sag er forbundet flere Vanskeligheder, bl. a. det skematiske Indhold og den betydelige Stofmængde; imidlertid vil det blive undersøgt, hvorvidt Offentliggørelsen, der da maatte finde Sted i Ministerialtidende, desuagtet skulde kunne iværksættes. Vi ser bort fra, at de nævnte Vanskeligheder nærmest vilde komme til at hvile paa os, og fremhæver blot, at den paatænkte Form for Offentliggørelsen gør denne nærmest interesseløs. Ingen Mennesker, der har Interesse af at se disse Opgaver, læser Ministerialtidende; deres eneste naturlige Plads er selvforstaaelig Søfartspressen; men denne maa ikke faa dem. Det er atter Systemet, der her er bureaukratisk og forældet. Opgaverne ved de afsluttende Eksaminer ved Universitetet, de lærde Skoler, den polytekniske Lærestanstalt, Maskinist-skolerne, kort sagt, ved alle offentlige Eksaminer offentliggøres hurtigst muligt i de Blade, hvis Læsere har Interesse af dem. for en stor Dels Vedkommende altsaa i Dagspressen. Kun det ophøjede Navigationsvæsen er undtaget; de Opgaver, der gives ved dettes Skoler, maa

ikke prisgives den nyfigne Offentlighed. Vi spørger om det er stemmende med Tidens Aand og Krav, at Navigationsvæsenet indtager denne fra Offentligheden afspærrede Stilling; eller om vi ikke har Ret naar vi har sagt, at dets Ledelse er uden Forstaaelse af Institutionens hele Forhold til den Stand, i hvis Tjeneste det staar.

Det vil vistnok være rigtigt, efter at vi saa udførligt har behandlet de foreliggende Spørgsmaal, at sammenfatte vor Opfattelse af dem, som vi tror, at man ogsaa i Sømandsstanden efterhaanden vil samle sig om. Den kan udtrykkes saaledes:

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 videregaaende almen og nautisk Uddannelse.

4) Navigationsvæsenets Ledelse bør organiseres, saaledes at der sikres Søfartens Organisationer og Navigationsskolernes Lærere Indflydelse paa den.

Kjøbenhavn, d. 27. November 1902.

Dampskibet „Knuds“ Forlis, om hvilket vi omstaaende under „Ügens Havarier“ bringer nærmere Oplysninger, har selvfølgelig vakt stor Sorg i Aalborg, hvor Skibet og den største Del af Besætningen hørte hjemme. Skibets Reder er Hr. N. K. Strøbyberg. De forulykkede af Besætningen er Skibets Fører, Kaptajn Sørensen af Aalborg, der efterlader sig Enke og 5 Børn, første Maskinmester Olesen, der var Enkemand, anden Maskinmester Svendsen, der var ugift, Maskinassistent Bache, Hovmester Nielsen, begge ugifte, Kok Johansen samt Matroserne Nielsen og Svendsen, den første gift. Skibet var forsikret for 110,000 Kr. hos „De private Assurandører“, Rederiets egen Risiko var 10,000 Kr. — Et foreløbigt Forhør er afholdt i North Shields, ved hvilket dog intet oplystes om den nærmere Aarsag til Paasejlingen. Den tilstedeværende Repræsentant for S/S „Swaledale“s Rederi, Mr. Strange, udtalte sin dybeste Sorg over Ulykken og største Medfølelse for de Forulykkedes Efterladte.

En Dampskibsfører i Gøteborg henleder i „Gøteborgs Hand.- og Sjøft.“ Opmærksomheden paa, at en gammel Forordning om Udkig om Bord i Skibe, som sejler paa Tynen, nu gøres strengt gældende, og at der daglig mulkeres flere Skibsførere for Overtrædelse af denne Forordning. Det bestemmes i den, at der om Bord i ethvert Fartøj, som ved Dagslys færdes paa Floden, skal findes en særskilt Udkigsmand, og at der i usigtbart Vejr eller Mørke skal staa to Mand ved Fartøjets Stævn.

Den ny norske Lodslov har stedse været Genstand for en Del Kritik. En saadan kommer ogsaa til Orde i „Norges Søfartstidendes“ sidste ugentlige Oversigt over Trafiken paa Christianias Havn. Bladet skriver:

I de sidste Dage er her ankommen flere Smaafartøjer fra Danmark og Sverrig, der alle beklager sig over den aldeles urimelige ny Lodslov, der synes blandt andet at have medført, at Lodserne nuomstunder ikke yder de mindre Fartøjer tilstrækkelig Opmærksomhed. Saaledes beretter Føreren af Jagt „Nordstjernen“ af

Mandal, at han forrige Søndag Aften ved 8-Tiden 1 Mil udenfor Færder begyndte at blusse efter Lods og vedblev dermed til tværs af Bastø, uden at faa Lods; først ved Drøbak kom Lods om Bord. „Nørdstjernen“ er 54 Register-Tons og kom lastet med Majs fra Kjøbenhavn; hele Fragtbeløbet udgjorde 388 Kr. Lodspenge maa som bekendt betales i Norge, enten man finder nogen Lods eller ikke, og Lodspengene betales i Christiania med 64 Kr. 20 Øre. Kaptajnen oplyser om, at han i Kjøbenhavn ikke er lodspligtig, men at han efter Overenskomst betale en Lods for Assistance ved Indgaaende 8 Kr., hvilket var den hele Lodsudgift der.

Føreren af Jagt „Welleome“ af Moss, 41 Register-Tons, beretter, at han kom fra Høganæs med en Fragt af 319 Kr. 20 Øre og fik under Færder daarligt Vejr og vilde gerne haft Lods, da han var meget udvaaget; han saa ogsaa 3 Lodsskøjter, men de saa ud til at ville holde sig klar af ham. Han havde imidlertid ikke Flag oppe, da det næsten var utilraadeligt for ham at vise Flag, fortæller han. Lodspenge fra Søen til Drøbak betalte han med 44 Kr. og fra Drøbak til Christiania med 11 Kr. 20 Øre; sandelig et stort Skaar i ovennævnte Fragtbeløb, og det til ingen Nytte.

At dette paa det nærmeste er abnorme Forhold for Smaafartøjer, der besøger vor Havn fra Udlandet. er aabenbart og tjener næppe til Næringslivets Opkomst. Smaafartøjerne vil saa meget som muligt holde sig borte og derved fordyre Omsætningen paa flere Maader, medens Forsendelser af Smaapartier vanskeliggøres, idet Ruteskibene ikke gerne tager alle Slags Varer med.

At det er tiltalende for Lodserne, at de tvungne Lodspenge gaar i en fælles Kasse — lige godt enten de kommer om Bord og gør Tjeneste eller ikke — er forstaaeligt. Mennesker er Mennesker, enten de er Ministre eller Lodser, men en anden Sag er det, om Samfundet er tjent med saadanne Tilstande paa et Omraade, hvor vi burde vise os særlig praktiske.

I et i England offentliggjort Cirkulære meddeles, at der i den sidste Tid er solgt meget faa Sejlskibe, og at Prisen i de sidste 12 Maaneder er dalet 20 à 25 pCt. Man finder i Almindelighed, at denne Meddelelse er ukorrekt, skriver „Fairplay“, naar undtages et Par rent specielle Tilfælde. Af følgende Eksempler vil det ses, at Forringelsen i Værdien for Sejlskibe i de forløbne 12 Maaneder ikke er saa stor. I November f. A. blev Jærnskipet „Anemone“, 1,669 R.-T., bygget i Glasgow 1873, solgt for 7,000 £ eller 4 £ 3/10 pr. Netto Register-Ton; i Marts d. A. blev Jærnbark „Hellas“, 1,567 Reg.T., bygget i 1874, nyt Dæk i 1901, solgt for 5,750 £ eller 3 £ 13/4 pr. Ton, og det bør i denne Forbindelse nævnes, at Køberen siden blev budt 250 £ mere end det, han havde betalt, men ikke antog Tilbudet. Jærnskip „General“, 1,650 R.-T., bygget 1874, og som netop er besigtiget, blev i August d. A. solgt for 7,400 £ eller 4 £ 9/8 pr. R.-T. For et Aar siden blev Jærnbark „H. Hockfield“, 1,249 R.-T., bygget i 1865, nyt Dæk i 1886, solgt for 3,500 £ eller 2 £ 16/ pr. Ton, og for 2 Maaneder siden blev Jærnskip „Poonah“, 1,165 R.-T., bygget 1867, nyt Dæk i 1888, solgt for 3,750 £ eller 3 £ 4/4 pr. Ton. I Juli blev en Jærnbark paa 688 R.-T., bygget i 1878, solgt for 3,400 £ eller 4 £ 13/4 pr. Ton.

Af det her anførte synes det at fremgaa, at Sejlskibspriserne ikke er dalede i den Udstrækning som i Cirkulæret anført.

Toldkamrene i Archangel og andre russiske Havne har, ifølge officiel Meddelelse til „Norg. Sjøft.“, fortolket den russiske Lov om Tonnage- og Pudafgifter

saaledes, at de sidst nævnte Afgifter ogsaa skal erlægges af Ballast, medført af ankommende Fartøjer, og saadanne Afgifter er blevne opkrævede af Ballast med 1 Kopek pr. Pud. Det russiske Tolddepartement har imidlertid nu tilkendegivet Toldkammeret i Archangel, at Pudafgift ikke maa opkræves af Sand, Sten eller Jord, der tjener som Ballast. Spørgsmaalet om Tilbagebetaling til vedkommende Redere af den med Urette oppebaarne Pudafgift er taget under Behandling af vedkommende russiske Centralmyndighed. Krav om Godtgørelse af saadan erlagt Afgift bør derfor gennem vedkommende Konsulat eller Agent fremsættes for Toldmyndighederne paa det Sted, hvor Afgiften er oppebaaret.

Den københavnske Søforsikringsverden har atter lidt et beklageligt Tab, idet Direktør for Fjerde Søforsikringselskab G. Klenau er afgaaet ved Døden efter længere Tids Svagelighed. Den Afdøde, der i en lang Aarrække havde staaet i Selskabets Tjeneste, og i denne Stilling havde erhvervet sig høj Anseelse, var almindelig afholdt i de Kredse, han stod i Berøring med.

Marineministeriet har bevilget et til det af Aalborg Byraad indgivet Andragende om at faa Grænsen for Lodstvang gennem Renden over Hals Barre sat op til 16 Fods Dybgaende. Bestemmelsen træder i Kraft d. 1. Januar 1903.

Jærnskipet Jupiter af Kjøbenhavn førtes i Juni Maaned i Vindstille af den stærke Strøm ind mellem Skærene indenfor Ryvingen. Skibet var paa Rejse fra Gøteborg til Melbourne med Trælast. Der blev sendt Bud i Land og telefoneret til Mandal efter Assistance, men inden denne kom, var Dampskibet Lindesnæs, hidkaldt af „Jupiters“ Nøddflag, kommet til Stede og havde bragt Skibet flot. Rets sagen om Bjærgeløn førtes for Mandal Søret, og ved denne Rets Dom af 4. August 1902 fastsattes Bjærgelønnen til „Lindesnæs“ til 15,000 Kr. Værdien af „Jupiter“ var 110,000 Kr. og dens Ladning havde omtrent samme Værdi, saa at den samlede Værdi af det bjærgede var c. 220,000 Kr.

Fra Fanø skrives til os:

Uden Overdrivelse kan det vel siges, at en af den nyere Tids mest geniale Opfindelser paa Elektricitetens Omraade er den traadløse Telegraf. Der er talt og skrevet meget om denne Marconis Opfindelse, som er forbedret saaledes, at den kan bruges praktisk, og den traadløse Telegraf er jo nu af det danske Fyrvæsen sat i Virksomhed mellem Fyrskibene paa Horns Rev og Blaa-vandshuk Fyrtaarn efter et nyt og forbedret System. saa ethvert Skib, der passerer Stationerne, kan signalisere med det internationale Signalsystem og sende Meddelelser til videre Besørgelse; hvorhos den traadløse Telegraf er et Led i de Bestræbelser, det danske Fyrvæsen udfolder for at afværge Ulykker paa det farlige Horns Rev, hvor Skibe ofte strandar saa langt ude, at de ikke observeres fra Land; fra Fyrskibene kan de observeres, og herfra kan Strandingerne nu telegraferes til Blaa-vandshuk Fyrtaarn, hvorfra da Redningsvæsenet allarmes.

For Fiskerflaaden er den ny Ordning ogsaa til megen Nytte, da Fiskerne derved kan holdes å jour med, hvor der er bedst Afsætning for deres Fangst, og faa Besked om de forskellige Markedspriser; ligeledes har den ny Ordning sin store Betydning for de

Skibe, som selv har Apparat til at sende Depecher gennem lange Afstande; men ad denne Vej faar den traadløse Telegraf endnu større Betydning, naar Opfinderen sætter en Bom for, at Depecherne bliver læste af andre end dem, til hvem de har Adresse. Anlægget af Telegraferingen uden Traad eller, som den populært er benævnt, „Gnist-telegrafen“, paa Blaavandshuk Fyrtaarn og paa Fyrskibene paa Horns Rev maa paaskønnes meget.

P.

Fragtmarkedet.

Til Trods for at der gennemgaaende har været fragtet meget livligt i den forløbne Uge, er der de fleste Steder dog ingen Bedring at konstatere, grundet paa, at der stadig udbydes Tonnage i Overflod i alle mulige Markeder og for alle ønskelige Positioner. Man skulde tro, at det efterhaanden maatte gaa op for Røderne, at der nu snart ikke er stort andet at gøre end at lægge op, hvis de da vil undgaa alt for store Tab, men mange paastaar, at det er bedre at sejle med Underskud, end at lægge Dampene op. Om denne Teori virkelig holder Stik, kommer selvfølgelig an paa Tabets Størrelse, thi Oplægning koster jo ogsaa Penge; men naar det forinden en Udrejses Paabegyndelse kan ses, at Rejsen giver et Underskud, som betydeligt overstiger Omkostningerne ved Oplægning, hvilket en Mængde af de nuværende Fragter faktisk gør, saa burde Skibene virkelig ikke sejle. I England er ikke saa faa Dampere lagt op, og nu da Botten er saa godt som lukket og de nedre Østersøpladser har saare lidt at byde paa, kommer de skandinaviske og en Del af de tyske Redere vistnok snart til at begynde paa det samme, især da Middelhavet, den sædvanlige Resource for mange Skibe om Vinteren, er i en yderst tarvelig Forfatning baade hvad Ud- og Hjemfragter angaar. Især Baade paa c. 3,000 Tons er i en temmelig uheldig Situation for Øjeblikket, thi for Østersøen er de temmelig store og faar daarlige Ekspeditioner, fra Middelhavet og Sortehavet kan de umuligt sejle for Dagens Fragter, Nordamerika er slet ikke til at tænke paa, og en La Plata Rejse vil ogsaa kun give Underskud, saa længe Kulfragterne dernede holder sig paa 7/3 à 7/9. Meget store Dampere (6/7,000 Tons og deromkring) kan, naar de er heldige, faa lidt tilovers i visse Farter, men den Størrelse interesserer jo ikke os Danske i nogen nævneværdig Grad.

Det østlige Marked er stille, men Raterne viser ingen Tilbagegang. Fra Bombay er sidst betalt 13/ én, 13/6 to udsøgte Havne pr. Januar, men fra Kurrachee sluttes saa godt som intet. Rispladserne møder kun op med et meget limiteret Antal Ordre, og Raten er 21/3 à 22/6 pr. Januar/Februar til Evropa, medens der til Japan kan faas 12/. Fra Calcutta noteres nominelt 20/ Jutebasis til Dundee, derimod sluttes en Del Kulfragter paa Basis af 3 1/2 Rupees til Singapore, 4 1/4 à 4 3/4 Bombay.

Sortehavet viste Tegn til en Bedring og betalte ogsaa højere Rater nogle Dage, men paa Grund af Azoff Havets Lukning og megen Is i Donauen, offereres der nu mere Tonnage, og Sortehavsmarkedet er flovt paa Basis af 8/ à 8/6 pr. første Halvdel December fra Odessa til udsøgt Havn. 11/3 betales Odessa/Stockholm, og fra Sulina kan faas 8/6 N. C. for prompt. For Erts noteres 10/ fra Batum til Rotterdam eller Glasgow.

Middelhavet viser ingen nævneværdig Forandring, og Hovedmængden af Befragtningerne er, som forhen, for Erts, der med „free despatch“ betaler 7/ Seriphos/

Glasgow, 6/9 Carthagen/Rotterdam, 7/ Maryport, 6/6 Honain/Rotterdam, 7/ Limiona/Glasgow eller Barrow, 10/9 à 11 Huelva/U. S. 7/10 1/2 Antwerpen, 10/9 Stettin. For Fosfat kan faas 6/3 Bona/Boness, 6/9 Kingslynn, 8/3 Sfax/Hull, og for Esparto 12/6 à 13/ Oran/Sunderland, 14/6 Almeria/Manchester, 14/ Methil. Fra Alexandria skibes stadig meget lidt, og Noteringerne er nærmest nominelle. Der er sidst betalt 7/ til Hull direkte pr. primo December. Bilbao er uforandret som følger: 4/ à 4/ 1 1/2 Cardiff, 4/9 Middlesbro, 4/10 1/2 West Hartlepool, 5/ à 5/1 1/2 Glasgow, 4/9 Rotterdam, 4/6 Tyne Dock. For Jordnødder fra Rufisque til Aarhus noteres 18 Frcs.

Nordamerika er fremdeles i en utilfredsstillende Forfatning, og de Befragtninger, som finder Sted, er næsten alle for prompt og December Lastning. De atlantiske Bomuldhavne har taget den meste Tonnage, og der betales 23/6 à 25/ fra Savannah til Liverpool, Manchester eller Bremen, hvilket viser en lille Opgang, men andre Havne er uforandret tarvelige. Golfhavnene tager ingen Ekstrabaade til Bomuld, da der findes mere end tilstrækkeligt Rum i de regelmæssige Turdampere. For Korn fra New Orleans eller Galveston er Raten 2/ til udsøgt Havn, og til Reval betales 3/1 1/2. Paa Netto Charter fra Golfen til udsøgt Havn noteres 8/6. Tømmerfragterne illustreres af December Befragtninger som 81/3 Pensacola/Lissabon og Cardiff, 78/9 à 80/ én Havn U. K. For Korn fra de nordatlantiske Havne er 1/3 à 1/4 1/2 det højst opnaaelige til udsøgt Havn. Fra St. Lawrence er der nu sluttet til 37/6 for Deals til U. K. — 3 konsekutive Rejser fra f. o. w. 1903.

La Plata Markedet er vedblivende flovt for prompt Lastning, og ned til 6/ er accepteret fra Buenos Ayres som Komplettering. For Februar/Marts Afskibning kan derimod betinges 17/ for større, 17/6 à 18/ for mindre Baade fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont. Fra Colastine er sluttet til 18/6 for Quebracho pr. Februar.

Østersøen kan slet ikke komme sig, og der er som Regel livlig Konkurrence om de forholdsvis faa Ladninger, som kommer i Markedet. Fra Reval er 1/ Hvedebasis til Rotterdam den højst opnaaelige Rate, og fra Libau 9 3/4 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, hvortil der er rigelig Tonnage at faa. For Smaadampere er Begæret godt, og der betales Rm. 14/15 Rugbasis til Danmark eller Sydsverrig, Rm. 16 Østnorge. Riga har ikke særlig meget at byde paa; der noteres til London 9 3/4 d. à 10 1/2 d. Havrebasis, 20/ D/B, 7/ Sleepers. Rotterdam 9 3/4 d. à 10 1/2 d. Havrebasis, Hf. 11/12 D/B., Dunkirk eller Ghent 10 1/2 Havrebasis, Frcs. 18 Hør, Frcs. 7 Oljekager, 24/ D/B. og Props, Rouen Frcs. 26/27 D/B. I Kønigsberg ligger Markedet atter svagere, men ved Anlægning kan endnu betinges 1/3 Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/4 1/2 Antwerpen, og for Smaadampere Rm. 6 1/2 à 7 pr. Ton Rug til Sydsverrig eller Danmark, Rm. 7 1/2 pr. Ton Oljekager. Trælaster fra Botten findes næsten ikke; kun enkelte mindre Dampere søges endnu til 22/6 à 25/ for Brædder fra Syd- Finland til Englands Østkyst. Fra Memel noteres for Sleepers 6/ til Grimsby, 6/9 Ardrossan, 7/ Troon.

Kulfragterne er lavere til Østersøen, men i andre Retninger er de uforandrede eller højere. Der er stadig lidt Begær efter Baade til Nordamerika, særlig Boston, og flere Befragtninger hertil har fundet Sted til 6/ fra Tynen. Forøvrigt noteres fra denne Plads 4/3 à 4/6 Libau, 4/6 à 4/9 Riga, 4/3 Malmø, 4/6 Neufahrwasser, 4/3 Swinemünde, 5/ Rostock, 5/ Bandholm, 6/ Norrkøping, 5/3 à 5/6 Genua, 5/9 Barcelona, 4/9 Algiers. Paa Firth of Forth er der stadig flere Dages Tørn, saaledes i Methil 6—8 Dage og i Burntisland et Par Dage. Der betales fra Forthet 4/3 à 4/4 1/2 Aarhus, 4/9 à 5/ anden god dansk Provinshavn, 5/ à 5/1 1/2 Kiel, 4/6 à 4/9 Riga, 5/ Stockholm, 4/6 Helsingborg, 5/3 Malaga, 6/9 Venedig. Fra Cardiff sluttes til 5/6 Genua, 5/

Neapel, Frøs. $6\frac{1}{2}$, Marseille, 5/ à $5\frac{1}{2}$, Piræus eller Konstantinopel, $5\frac{1}{3}$ Port Said eller Alexandria, $9\frac{1}{6}$ Bombay, $6\frac{1}{3}$ Madeira, 8/ Jamaica, $7\frac{1}{3}$ à $7\frac{1}{9}$ La Plata, $9\frac{1}{3}$ Rio Janeiro.

D'Hrr. Hänschell & Co., Barbados, tilskriver os d. 8. ds.:

Siden vor Beretning af 27. September er der sket nogle faa Befragtninger à Doll. 13 Gulf Havn til Santos; 26/ Cap Haiti og Fort Liberte til C. f. O., 28/6 Manzanillo, Cuba til C. f. O. Et Par Ordre for mindre Skibe har været i Markedet fra Sydsiden af Cuba til 35/ og fra Laguna til 35/ for Mahogni. Vi søger nu et Skib 275/300 R.-T. fra to gode Havne, Sydkyst, St. Domingo, til Kjøbenhavn direkte à 35/ pr. Ton Mahogni, fri St. Domingo Tonnage- og Havneudgifter.

Den 16. Oktober indhyledes Barbados atter i Mørke og Aske fra Soufrière Vulkanen paa St. Vincent, hvor der dog intet nævneværdigt Tab skete.

Koppepidemien paa Barbados er i stærk Af-tagende.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: Et Skib drev for sit Anker og drev ned paa et andet Skib, der derved led betydelig Skade. Kan det sædvanlige Forbedrings-Afdrag af $\frac{1}{3}$ gøres i det skadelidte Skibs Erstatningsfordring?

Sv.: Før Jærnskibenes Tid var det Praksis i England ved Fordringer paa Assurandørerne, at der, hvis ikke Skibet var helt nyt, gjordes et Afdrag af $\frac{1}{3}$ i Reparationsbeløbet, hvilket kaldtes Afdraget „nyt for gammelt“. Denne Praksis eksisterer til Dels endnu, og Meningen er, at Assurandørerne ikke skal være ansvarlige for almindeligt Slid, idet den fra-trukne $\frac{1}{3}$ skønnes at gaa paa Slid.

Dette Princip har ingen Anvendelse paa Fordringer paa Erstatning for Sammenstødsskade overfor den skadegørende. Retten imod den skadegørende gaar ud paa fuld Erstatning, og den skadegørende har ingen Adgang til at afdrage noget, fordi gammelt Materiale erstattes med nyt.

Sh. Gazette.

Verdenshandelen.

(Sluttet fra Nr. 35.)

Som Verdenshandelsvarer kommer Korn, Mel, Kød, Sukker, Kaffe, The, Bomuld, Kul, Jærn og Petroleum særlig i Betragtning.

Den internationale Kornhandel repræsenterer nu 53 Mill. Tons — især Hvede —, der hovedsagelig udføres fra følgende Lande: Nordamerika, Rusland, Argentinien, Rumænien, Indien, Bulgarien, Kanada og Australien*).

I de senere Aar har Kød- og Flæskehandelen udviklet sig stærkt, den beløber sig nu til c. $2\frac{1}{2}$ Milli-

arder Kr. Kvæg døres særlig fra Østrig-Ungarn, Danmark, Holland, Nordamerika, Kanada og Argentinien og importeres af England, Tyskland, Frankrig. Ved Svineudførslen er Frankrig, Rusland og Nordamerika fremtrædende.

Sukker. Paa Verdensmarkedet er der en skarp Konkurrence mellem Rør- og Roesukker; det sidste har dog den største Betydning og trænger endog frem i Rørsukkerets Hjemstavn, Ostindien. Paa Roesukkerets Omraade er Tyskland, Østrig-Ungarn, Frankrig og Rusland eksporterende Lande, og den samlede Produktion beløber sig til 5 Mill. Tons, hvoraf næsten de 2 Millioner falder paa Tyskland alene; Rørsukkeret, der udføres fra Vestindien, Nordamerika, Java, Brasilien og Ostindien, producerer knap 3 Mill. Tons til Verdensmarkedet.

Paa Roesukkerets Omraade søger Nordamerika helt at frigøre sig fra andre Lande; i 1900 fandtes der saaledes 31 store Roesukkerfabriker med en Produktion af 7,3 Mill. Dollars Værdi.

Handelen med Kaffe har taget et stærkt Opsving. Hovedproduktionsgebetet er Amerika fra Mejico til Paraguay; alene Brasilien udfører aarlig 4 Mill. Tons Kaffe eller mere end Halvdelen af Verdensmarkedets Kaffe.

Nordamerikas Kaffeforbrug overgaar alle andre Staters; pr. Hoved bruges i Nordamerika 10,5 Pd., i Tyskland 6,12 Pd. og i England kun 0,7 Pd. De vigtigste Kaffemarkeder er derfor New York og Hamburg. England er derimod Hovedpladsen for Te til det evropæiske Marked; tidligere kom Teen fra Kina alene, nu tillige fra Ostindien og Japan.

Som Udførselsland for Raabomuld staar Nordamerika højest med 2 Milliarder kg. aarlig, $\frac{2}{3}$ af Verdens samlede Produktion; derefter kommer Ostindien, Østasien og Ægypten. Afsætningsstedet er derimod Evropa, hvor Liverpool og Bremen er de vigtigste Handelspladser. I England benyttes 18 kg. pr. Individ aarlig; i Tyskland, der kommer nærmest i Rækken, kun 5 kg. pr. Individ.

Uld leveres i større Mængder af Lande som Australien, Argentinien, Nordamerika og Kapkolonien; London er den betydeligste Handelsplads for den oversøiske Uld.

Verdens Kulproduktion var i Aaret 1845 50,2, i 1896 604 og i 1899 723 Millioner Tons. De enkelte vigtigste Landes Produktion fordeler sig i 1899 med Millioner af Tons saaledes:

Nordamerika.....	230	Østrig-Ungarn.....	38
England.....	224	Frankrig.....	31
Tyskland.....	136	Belgien.....	22

England stiller omtrent $\frac{1}{4}$ af sin Produktion til Disposition for Verdensmarkedet, derefter kommer Tyskland og Nordamerika; sidst nævnte Land sender nu flere og flere Kul til Evropa, hovedsagelig med egne Skibe.

Ved Raajærnsproduktionen er Tyskland og Nordamerika i de senere Aar kommen op paa lige Højde med England; disse tre Stater producerer $\frac{4}{5}$ af Verdensproduktionen. Nordamerika bliver efterhaanden det førende Land, selv om dets eget Forbrug er større end Englands og Tysklands, taget hver for sig; i 1880 købte Landet fremmed Raajærn, men nu udføres det i Mængde.

Ved forarbejdede Jærnvarer kan Tyskland vise hen paa en glimrende Udvikling, dets Udførsel i Tusinder af Tons beløb sig i Aaret 1880 til 707, i 1890 til 800 og i 1898 til 1,354.

Petroleum er naturligvis en Verdenshandels-Artikel af første Rang. Ved Leveringen af denne Vare staar to Lande over alle andre: Rusland og Nordamerika. Den aarlige Udførsel fra Amerika af Petroleum var i 1900 c. 3 Mill. Tons, den russiske Produktion er noget mindre. Hovedafsætningsstederne er England og Tyskland, men skønt russisk Petroleum rask trænger ind paa

*) Landene er nævnte i Rækkefølge efter deres Betydning for Udførslen.

det vestevropæiske Marked, er der dog ingen Udsigt til i den nærmeste Fremtid at gøre sig uafhængig af Amerika paa dette Omraade.

Det er disse de vigtigste Handelsvarer, der bestemmer de Ruter, som den store Skibsfart maa gaa.

Ugens Havarier.

A. Asgeirsson, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Island haft haardt Vejr og er ankommet til Grangemouth f. O. med en Del oven Bords Skade.

Knud, Dpsk. af Aalborg, er d. 20. ds. paa Rejsen til Valencia med Kul for udgaende fra Tynen bleven paasejlet udfor Black Middens af engl. Dpsk. Swaledale og sank i Løbet af faa Minutter. Desværre druknede Kaptajn Sørensen, 1., 2. og 3. Maskinist, foruden 4 af Mandskabet. Resten, 8 Mand, bjærgedes af en Lodsdamper, der ilede til Hjælp, samt af Swaledale. Det blæste stærkt med høj Sø i Kollisionsøjeblikket. Knud byggedes i Aaret 1871 i Aberdeen og maalte 630 Netto Reg.-Tons.

Platessa, Fiskedamper af Hamburg, som efter Grundstødning blev indbugseret til Frederikshavn, søges nu solgt ved Auktion.

I. N. Madvig, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 25. ds. ved at passere mellem den gamle og ny Langebro og der tørne mod Bolværket faaet Skade og Hul i Bougen. Forpeaken er fuld af Vand.

Vulcan, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 22. ds. ankommet til Sunderland med Skade i Bougen efter Kollision med Dpsk. Bylgia af Sundsvall.

Nybygninger, Køb og Salg.

Sk. Familiens Haab, 50 R. T. Brutto, er af Skibsfører H. C. Petersen i Marstal solgt til Skibsfører Lund og Baadfører Th. Hansen af Rudkjøbing for 3,400 Kr.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft paa Refshaleen er d. 22. ds. en ny Damp (Værftets Nybygning Nr. 225) løbet af Stablen. Skibet, der bygges for Regning d'Err. A. F. Klavens & Co. i Sandefjord, er 220 Fod langt, 32 Fod bredt og 23 Fod dybt og indrettes specielt for Frugtfarten paa Vestindien. Afløbningen foregik smukt og uden Uheld.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensen, afg. fra Reval 25. Novbr til Antwerpen. — Alabama, Gøtsche, ankom til New Orleans 18. Novbr., afgaar forv. 26. Novbr. hertil. — Algarve, Borries, ankom til Malaga 24.

Novbr. — Anglo Dane, Wiberg, afgik fra Hull 23. Novbr. til Libau. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Antwerpen 17. Novbr. — Antwerpen, Andresen, afg. fra Christiania 20. Novbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 15. November hertil. — Arno, Strubberg, afgaar forv. 25. Novbr. fra Rotterdam hertil. — Axelhuus, Skov, afgaar herfra 26. November til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Lissabon 24. Novbr. — Beira, Lunge, afgik fra Dartmouth 20. Novbr. til Malaga. — Botnia, Bay, afgaar forv. herfra 25. Novbr. til Reval. — Ceres, Kjær, ank. til Trondhjem 24. Novbr. — Christian IX., Kolster, afg. fra London 23. Novbr. hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, pass. her 21. Novbr. paa Rejse fra Borgå til Valencia. — Christiansund, Rørbye, afgaar herfra 25. Novbr. til Stettin. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afgaar forv. herfra 25. Novbr. til Gøteborg. — Douro, Mortensen, pass. Reden her paa Rejse fra Memel til Oporto. — Ella, Mortensen, ank. til Hamburg 24. Novbr. — Eos, Harder, pass. Holtenau 25. November til London. — Florida, Ørum, afgik fra Boston 24. November hertil. — Frederik, Thomsen, ank. til Hull 23. Novbr. — Garonne, Kromann, afgik herfra 24. Novbr. til Stettin. — Georgios I., Schibbye, afgik fra Boston 15. Novbr. hertil. — Hekla, Wulff, afgik fra New York 22. November hertil. — Hjelm, Hansen, ankom til Pillau 22. Novbr. — Island, Holst, ankom til Christiania 25. November fra New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, ankom til Messina 23. Novbr. — Jolantha, Christiansen, ank. her 21. Novbr. fra Antwerpen, afgaar forv. 25. Novbr. til Riga. — Jyden, Glösen, ankommer forv. hertil 25. Novbr. fra Riga. — Kasan, Hansen, afgik herfra 21. Novbr. til Antwerpen. — Kentucky, Thidemann, afgaar forv. herfra 25. Novbr. til New York. — Kiew, Jacobsen, ank. her fra Königsberg 25. Novbr. — Kursk, Møller, ankom til Libau 24. Novbr. — Leopold II, Meier, ankom til Danzig 22. Novbr. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 24. Novbr. — Louise, Rasmussen, ank. til Pillau 24. Novbr. — Louisiana, Lissner, afgik herfra 7. November til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Boston 20. Novbr.; afgaar forv. 26. Novbr. hertil. — Maja, Kofoed, ank. her fra Hamburg 24. Novbr. — Morsø, Frisenette, afg. fra Leith 22. Novbr. til Island og Færøerne. — Mølskov, Sørensen, ank. til Antwerpen 17. Novbr. — Nicolai II, Sonne, ankom til New York 23. Novbr. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra Riga 22. Novbr. til Antwerpen. — Norge, Gundel, afg. fra Christianssand 14. Novbr. til New York. — Nordjylland, Krag, pass. Holtenau 22. Novbr. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Antwerpen 21. Novbr. — Omsk, Müller, afgik fra Pillau 23. November til Rouen. — Oscar II, Skjødt, afgik fra Christianssand 21. Novbr. til New York. — Perm, Christensen, ank. til Libau 21. Novbr. fra St. Petersburg. — Pregel, Olsen, ankom til Libau 25. Novbr. — Rita, Meldahl, ankom til Newcastle 24. Novbr. — Seine, Staal, afgik fra La Rochelle 24. November hertil. — Texas, Holm, ankom her 22. Novbr. fra New Orleans. — Thvra, Fischer, ank. her 25. Novbr. fra Libau. — Tiber, Bech, ankom til London 24. Novbr. — Valdemar, Johnsen, ank. til Hull 22. November. — Vendsyssel, Jacobusel, afg. fra Valencia 15. Novbr. direkte hertil. — Viking, Rasmussen, ankom til Valencia 21. Novbr. — Xenia, Kruse, ankom til Christiania 22. Novbr. afgaar forv. hertil 25. Novbr. — Yrsa, Gommessen, ankom til Hamburg 21. — Holar, Øst-Jacobsen, ankom her 22. Novbr. — Skalholt, Ørsted, ankom til Christianssand 25. November fra Færøerne og Island. — Vesta, Gotfredsen, ankom til Leith 25. Novbr. — Erik ank. her 23. Novbr. fra Swansea. — Feronia ank. her 23. Novbr. fra Bremen. — Delta ankom her 22. Novbr. fra London. — Egeria ankom her 22. Novbr. fra Rotterdam. — Alekto afg. fra Trondhjem 24. Novbr. — Mercur afg. fra Messina 24. Novbr. hertil. — Skjold afgik fra Stettin 23. Novbr. til Manchester. — Habil ankom til Manchester 22. Novbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afg. fra London 20. Novbr., ank. t. Blyth 21. — Frode, Tofte, afg. fra Kbh. 13. Nvb., ank. t. Libau 15. Novbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Riga 16. Novbr., ankom til Southampton 22. Novbr. — L. H. Carl Meyer, afg. fra Kotka 8. Novbr., ank. til Zaandam 14. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 23. Novbr., bestemt til Alexandria. — Knud II, Mahncke, afg. fra Antwerpen 24. Novbr., best. til Sunderland. — Skjold, Schmidt, afg. Blyth 19. Novbr., best. til Riga. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 23. Novbr., bestemt til Rotterdam. — Ragnar, Holst, afg. fra Alexandria 19. Novbr., best. til Bristol. — Volmer, Riber, afgik fra Rouen 19. Novbr., ankom til Newcastle 21. Novbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Libau 18. Novbr., ankom til Rotterdam 24. Novbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 18. Novbr. best. til Sharpness. — Svend II, Risø, afg. fra Stettin 25. Novbr., best. til Sunderland.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ankom til Amsterdam 12. Novbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Libau 19. Novbr., best. til London. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Methil 14. Novbr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, ank. til Rotterdam 19. Novbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ankom til Aarhus 18. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg.

fra Trangsund 21. Novbr., bestemt til Kotka. — Russ, Rasmussen, afg. fra Blyth 20. Novbr., ankom til Swinemünde 23. November.

Heimdal. Anine, Rathje, afg. fra Riga 22. Nvb. — Kamma, Løffler, ankom til Tynen 24. Novbr. — Martha, Jørgensen, afgik fra Newport 21. Novbr. — Elna, Møller, ankom til Rouen 22. Novbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Newport 25. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, ankom til Neapel 24. Novbr. — Dana, Nielsen, ank. til Vlaardingen 20. Novbr. — Kronborg, Jeppesen, paa Vej til Gibraltar i. O. — Ophelia, Wilhelmson, ankom til Genua 21. Novbr.

Dania. Mary, Nielsen, afgik fra Sundsvall 23. Novbr., best. til Antwerpen. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Danzig 24. Novbr., best. til Helsingfors.

Jylland. Ingrid, Meinertz, afg. fra Kronstadt 22. Novbr. best. til Leith. — Karen, Degn, ankom til Honfleur. 21. November.

Nordsøen. Wineland, Degu, afg. fra Suez 15. Novbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Mariopol 24. Novbr. — Holland, Henningsen, afg. fra Boness 22. Novbr. — England, Andresen, ankom til Christiania 23. Novbr. — Rusland, Møller, afgik fra Warkworth 21. Novbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Grangemouth 21. Novbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Cardiff 18. Novbr. — Eklipstika, Callesen, ank. til Kbhvn. 24. Novbr. — Mars, Nielsen, ank. til Bridgeness 20. Novbr. — Kronprinsesse Louise, Lund, afgik fra Kbhvn. 25. Novbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afgik fra Aarhus 22. Novbr., best. til Tyne. — Fyen, Hansen, afgik fra Wearmouth 24. Novbr., best. til Aarhus. — Hafnia, Troensegaard, afg. fra Svendborg 22. Novbr., bestemt til Riga. — Russia, Hansen, afgik fra Boness 19. Novbr., ankom til Kjøbenhavn 23. Novbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Tyne 20. Novbr., ankom til Lübeck 25. Novbr.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Riga 22. Novbr., best. til Amsterdam.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Hamburg 23. Novbr., best. til Newcastle. — Granaria, Horn, ankom til Rotterdam 20. Novbr. — Carbonia, Jørgensen, afgik fra Grangemouth 19. Novbr., best. til Riga.

Dannebrog. Amalienborg, Dønel, ankom til Memel 25. Novbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rosario 21. Novbr. — Flynderborg, Larsen, afg. fra Frederikshavn 25. Novbr., best. til Hangø. — Fredensborg, Hartmann, ank. til Newcastle 24. Novbr. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Hellevoetsluis 25. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 25. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afgik fra Coronel 10. Novbr., bestemt til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 24. November. — Skanderborg, Jensen, ankom til Zaandam 15. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Glasgow 22. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Galatz 23. Novbr., best. til Ostende. — Stjerneborg, Lundgreen, ankom til Riga 24. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til West Hartlepool 24. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Dieppedalle 21. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Gøteborg 15. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Las Palmas 23. Novbr. — Tuborg, Mathiesen, afg. fra Cardiff 17. November, bestemt til Neapel. — Ulfsborg, Hveissel, ankom til Aalborg 12. Novbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til Burntisland 24. Novbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ank. til Blyth 21. Novbr. — Kallundborg, Lund, afgik fra Sevilla 23. Novbr., best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Rotterdam 21. Novbr. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Hull 23. Novbr., best. til Kbhvn. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 23. Novbr. — Hermia, Sørensen, ankom til Kiel 21. November. — Alice, Hansen, afg. fra Grangemouth 21. Novbr., best. til Kiel. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 24. Novbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Kiel 22. Novbr., best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 24. Novbr. — Rønne, Hintze, ventes til Kristiansand fra Island.

Danmark. Thorvaldsen, Olsen, ank. til Kjøbenhavn 24. Novbr. — Ansgar, Reese, ankom til Boness 24. Novbr. — I. N. Madvig, Hahn, ankom til Kjøbenhavn 24. Novbr. — Hamlet, Sommer, ankom til Reval 22. Novbr. — Helge, Olsen, afgik fra Newcastle 19., best. til Pillau.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Funchal 15. Novbr. — Prins Valdemar, Berg, afg. fra Manila 22. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Taku 11. Novbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 19. Novbr. til Burntisland. — Energi, Nielsen, ankom til Blyth 24. Novbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Riga 16. Novbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ankom til Seriphos 24. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Blyth 25. Novbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Lapvik 19. Novbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Clazomene 25. Novbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Bona 24. Novbr. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Vejle 22. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, ankom til Piræus 24. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ankom til Sunderland 22. Novbr. — London, Bom, ank. til Riga 24. Novbr. — Paris, Nielsen, afgik fra Aarhus 22. Novbr., best. til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Burntisland 23. Novbr., best. til Kiel. — Clara, Jensen, ankom til Kjøbenhavn 22. Novbr. — Kai, Thomsen, ankom til Kjøbenhavn 23. Novbr.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Kiel 22. Novbr., best. til Grangemouth. — Svend, Bønnelycke, afgik fra Libau 25. Novbr., best. til Rotterdam.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Blyth 13. Novbr., best. til Messina. — Asger Ryg, Hagedorn, undervejs fra Las Palmas til Liverpool.

Sejlskibe.

Fana. Senderho. Anna, Hansen, afgik 13. Novbr. fra Åbo, ankom 19. Novbr. til Wismar. — Clara, Carstensen, afgik 18. Novbr. fra Falmouth til Fleetwood.

Rønne. Ansgar, Clausen, ank. til Grimsby 17. Novbr. — Bornholm, Jensen, ankom til Aberdeen 18. Novbr. — Ane Cathrine, Møller, ankom til Karrebæksminde 19. Novbr. — Herman Olsen, Jakobsen, ank. til Tuborg 19. Novbr. — John Hintze, Jensen, ankom til Karlshavn 21. Novbr. — Gudmund, Borbye, ankom til Karrebæksminde 21. Novbr. — Veset, Ølsted, ankom til Danzig 22. Novbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Bergquara 24. Novbr.

Svendborg. Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Kjøbenhavn 16. Novbr. — Freyr, Jensen, ankom til Kallundborg 17. Novbr. — Solon, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 17. Novbr. — Helge, Nielsen, ankom til St. Valery 16. Novbr. — Mercur, Lund, ankom til Faxe Red 17. Novbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Rochester 18. Novbr. — Union, Olsen, ankom til Oreby 17. Novbr. — Fylla, Rasmussen, ank. til Poole 17. Novbr. — Kruse, Larsen, ankom til London 17. Novbr. — Samson, Hansen, ankom til Limhamn 18. Novbr. — Dannebrog, Clausen, ankom til Haderslev 18. Novbr. — Erhardt, Larsen, ankom til Alloa 18. Novbr. — Yrsa, Hansen, ankom til Dublin 18. Novbr. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ankom til Horsens 17. Novbr. — Kirstine, Dam, ankom til Pillau 18. Novbr. — Fanny, Mikkelsen, ank. til Leith 18. Novbr. — Roma, Jensen, ankom til Libau 18. Novbr. — Kirstine, Sørensen, ank. til Aalborg 19. Novbr. — Mine, Møller, ankom til London 19. Novbr. — Haabet, Andresen, ankom til Pontrioux 20. Novbr. — Concordia, Henriksen, ankom til London 19. Novbr. — Marie, Nielsen, ankom til Kjøbenhavn 21. Novbr. — Vera, Jensen, ankom til Nantes 21. Novbr. — Elise Bay, Petersen, ankom til Vlissingen 21. Novbr. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. til Frederikshavn 22. Novbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Warberg 22. Novbr. — Garibaldi, Olsen, ank. til Rødvig 22. Novbr. — Rota, Jørgensen, ankom til Libau 21. Novbr. — Fulvia, Nielsen, ank. til Grimsby 20. Novbr. — Heimdal, Rasmussen, ankom til Libau 24. Novbr. — Jørgen Ring, Fisker, ank. til Odense 23. Novbr. — Henry Brooge, Rasmussen, ankom til London 23. Novbr. — Danmark, Husfeldt, ankom til Liverpool 23. Novbr. — Triton, Nielsen, ankom til Poole 23. Novbr.

Ærø. Alf, Rasmussen, ankom 18. Novbr. til Boston. — Merkur, Friis, ankom 17. Novbr. til St. Valery. — Frejr, Kastrup, ankom 15. Novbr. til Granton. — Anne Sophie, Petersen, ank. 13. Novbr. til Kjøge. — Norden, Rasmussen, ankom 13. Novbr. til Storstømmen paa Rejse fra Warkworth til Stubbekjøbing. — Hosanua, Phillips, ank. 18. Novbr. til Leith. — Smart, Christensen, ankom 18. Novbr. til Dar-mouth. — Althea, Albertsen, ankom 17. Novbr. til Libau. — Christiane, Petersen, ankom 17. Novbr. til Femern. — Thea, Friis, ankom 18. Novbr. til Boness. — Dannebrog, Boye, ankom 18. Novbr. til Wemyss. — Forældres Minde, Christensen, ankom 18. Novbr. til Charlestown. — Svanen, Møllmann, passerede 17. Novbr. Dragør. — Eos, Christensen, ankom 18. Novbr. til Leith. — Hertha, Krull, ankom 19. Novbr. til St. Valery. — Bien, Petersen, ankom 17. Novbr. til Stettin. — Carl, Lindgaard, er kommen til St. Johns (New Foundland). — Sophie, Lauritsen, ankom 17. Novbr. til Grenaa. — Laurine, Kastrup, ank. 17. Novbr. til Alloa. Aktiv, Petersen, ankom 16. Novbr. til Præstø. — Cæcar, Jørgensen, ankom 17. Novbr. til Kjøbenhavn. — Kvik,

Andersen, afg. 17. Novbr. fra Drøbak til Ramsgate. — Alma Marie, Hansen, ankom 19. Novbr. til Trabe. — J. A. Kromann passerede 12. Novbr. Gibraltar paa Rejse fra Genua til St. Ybes. — Arial, Andersen, afgik 15. Novbr. fra Blyth til Præste. — Marie, Boye, ankom 20. Novbr. til Mithels Red. — Juliane, Petersen, afgik 18. Novbr. fra Kjøbenhavn til Aarhus. — Carl Emil, Nielsen, ankom 18. Novbr. til Kjøbenhavn. — Thyra, Jørgensen, ankom 17. Novbr. til Kjøbenhavn fra Malmø. — Aurora, Andersen, ankom 21. Novbr. til Wilhelmshafen. — Foreningen, Hansen, ankom 20. Novbr. paa Pontrieux Red. — Norden, Rasmussen, ank. 17. Novbr. til Stubbekjøbing. — Adele, Rasmussen, ankom 20. Novbr. til Kjøbenhavn. — Neptunus, Bager, afgik 20. Novbr. fra Kjøbenhavn til Aalborg. — Ane Mathias, Eriksen, er beordret til at losse i Havre. — Kodan, Hansen, ankom 21. Novbr. til Jersey. — Familien, Frederiksen, ankom 22. Novbr. til London. — Hildur, Andersen, ankom 22. Novbr. til Milford. — Marthing, Friis, ank. 22. Novbr. til Cardiff. — Ellen, Lauritzen, ank. 24. Novbr. til Havre. — Mathilde, Hansen, ankom 24. Novbr. til Pillau. — Frederik & Ane, Andersen, ank. 22. Novbr. til Yarmouth. — Lauritz, Folmer, ank. 24. Novbr. til Pillau. — Mette, Andersen, ankom 24. Novbr. til Pillau. — Svanen, Møllmann, ank. 22. Novbr. til Karlshamn. — Elise Marie, Olsen, ankom 23. Novbr. til Pillau. — Valkyrien, Haagen, afgik 22. Novbr. fra Svendborg til Frederiksstad. — Poulina, Jørgensen, afgik 21. Novbr. fra Kjøbenhavn til Flensborg. — Ane Mathias, Eriksen, ankom 24. Novbr. til Havre.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kablelængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Limfjorden. Hals Barre. Lodstvangen gennem Renden over Hals Barre gælder fra 1ste Januar 1903 kun for Skibe med et Dybgaende af 16 Fod og derover.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Vrag i Østersøen. Et Vrag ligger sunket c. 9 Kml. SSV. fra Langelands S.-Pynt. Det er afmærket med en Vragboje. 54° 35' N. Br., 10° 36' Ø. Lgd.

Sverrig. Östergötlands Skærgaard. I Östergötland Skærgaard er følgende Fyrs Navn forandret saaledes: Djuggående Grundet Fyr hedder Fläskö Fyr, Ärholmen Fyr hedder Lamskärs Norra Fyr og Skrifvarehamnskäret Fyr hedder Lamskärs Södra Fyr.

Gefle. Ved Gefle er følgende nye Fyr nu tændte:

Paa Barsa Grund en rød Lanterne, der vises fra en rød Fyrbaake paa en Stenkiste. Flammens Højde: 10 Fod. 60° 41' 12" N. Br., 17° 13' 0" Ø. Lgd.

Paa Brynäs en rød Lanterne. Flammens Højde: 23 Fod. Fyrbaake af Træ. 60° 40' 42" N. Br., 17° 11' 18" Ø. Lgd.

Holdte overet i S. 14° Ø. og N. 14° V. lede de fri mellem Prikkerne ved Sörgrundet og Sörgrundshällan.

Paa N.-Molen ved Gefle en grøn Lanterne. Flammens Højde: 15 Fod. Fyrbaake. 60° 40' 54" N. Br., 17° 10' 36" Ø. Lgd.

Brændetid: 1ste August—31te December eller til Skibsfartens Ophør.

Norra Quarken. Den 9de November 1902 er Fyrskibet „Snipan“ („Quarken“) inddraget.

Rusland. Finske Bugt. Hogland. Det nye Fyr paa Hogland S.-Pynt er et elektrisk Fyr, der viser hvidt, fast Lys med rødt Blink af 5 Sekunders Varighed hver 10 Sekunder.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Vinga Baake. Ifølge Indberetning fra det kgl. danske Konsulat i Göteborg er Antallet af Is-Signaler fra Vinga Baake forøget med tre, der gives med 9 Fod lange, 2 Fod brede Tavler, der anbringes under de tidligere Is-Signalers Plads og betyde: Den N.-lige, Ishindring i Farvandet ved Hålskär; den midterste, Farvandet mellem Vinga og Vitten er spærret af Is, og den S.-lige, at der findes Ishindring i Farvandet S. for Vinga samt mellem Buskär og Bötiö.

Norge. Fevig. Den 1ste December 1902 forandres Fevig Fyrlampe til at vise rødt Lys ind mod Havnen, fra N. 51°

Ø., fri N. om Havnefluen, til N. 73° Ø., fri S. om Krabbeskjærboen, forøvrigt uforandret.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Vrag i Nordsøen. Den 8de November. 56° 42' N. Br. 5° 22' Ø. Lgd. Et drivende Vrag.

Tyskland. Elben. Falsches Tief. I Falsches Tief er følgende Tønder flyttet saaledes: Sort Spidstønde Nr. 5 ligger paa 53° 59' 52" N. Br. 8° 36' 46" Ø. Lgd. Sort Spidstønde Nr. 8 ligger paa 53° 57' 29" N. Br. 8° 40' 24" Ø. Lgd. Rød Spirtønde F ligger paa 53° 57' 37" N. Br. 8° 39' 47" Ø. Lgd.

Brunsbüttel. Lystønderne paa Brunsbüttel Red ere inddragne for Is.

Tværs inden for Vraget af „Lemnos“ er paa Holstens Kyst tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys ned ad Elben. grønt Lys op ad Elben og hvidt Lys fra 1 Kbl. nedenfor til 1 Kbl. ovenfor Skorstenen paa „Lemnos“ Vrag. Flammens Højde: 30 Fod. Under Isgang maa man ikke stole paa Lanterneerne ved Vraget.

Weser. Brake Red. Ifølge Telegram af 22de November 1902 fra „Marineamt“ i Berlin ere Lystønderne A og C paa Brake Red ombyttede med røde Stumpønder, og Lystønde B inddragen.

Wangeroog. Paa Wangeroog gives Stormsignalerne fra en Mast mellem Baaken paa Dynen og Sirene-Stationen.

Jade. I Alte Jade er Lystønderne Nr. 1 og 3 ombyttet med Vintersømærkerne. I Wangeroog Farvand er Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Fyr med Formærkelser, udlagt.

Ifølge Telegram af 23de November 1902 fra „Marineamt“ i Berlin ere Lystønderne Nr. 16 og Z i Jade paa Grund af Is ombyttet med Vintersømærkerne.

Holland. Friesche Zeegat og Ems. Over Brakzand er gravet et Løb. Det er afmærket med to Spidstønder Nr. 1 og 2, som om Sommeren have Kors. I Watum Bügt har den røde Vager ED ikke Ballon.

Zuiderzee. Urk. Ved Urk Havn er paa det Ø.-lige Molehoved tændt et rødt, fast Fyr. Blinkfyret holdt midt imellem dette røde, faste Fyr og det grønne Fyr paa V.-Molens Hoved leder til Havnen. Det hvide, faste Fyr paa Dæmningen S. for det V.-lige Havnebassin er slukket.

Farvand Ø. for Zeegat van Goeree og Hoek van Holland. I følgende Farvande findes følgende mindste Dybder ved daglig Vandstand: Brielsche Gat, tæt V. for Domeinplaatje 14 $\frac{1}{2}$ Fod, Botlek 12 Fod, Noordgeul 18 $\frac{1}{2}$ Fod, Nieuwe Maas, fra Rotterdam til Noord, 13 Fod tæt V. for Slikkerveer. Noord 9 $\frac{1}{2}$ Fod i den S.-lige Munding, Spui 8 Fod mellem Berengat og Oud-Beijerland, Berengat 7 $\frac{1}{2}$ Fod, Oude Maas 8 Fod, paa Højden af Puttershoek, Dortsche Kil 16 Fod tæt S. for Meerkoot.

Zeegat van Goeree. Aardappelengat. I Aardappelengat er der nu midt i Farvandet 15 Fod, langs Stumpønderne 13 Fod og langs Spidstønderne 11 $\frac{1}{2}$ Fod Vand.

Geul van Scheelhoek. I Geul van Scheelhoek er midlertidig udlagt en Spidstønde Nr. 1 i 9 Fod Vand, 51° 50' 2" N. Br. 4° 1' 54" Ø. Lgd., og en Spidstønde Nr. 2 i 11 Fod Vand, 51° 49' 56" N. Br. 4° 2' 29" Ø. Lgd.

Wester Schelde. Hansweerd. I Forlængelsen af den Ø.-lige Havnedæmning ved Hansweerd Yderhavn er fundet en Grund med 9 Fod Vand, saa man maa gaa mere end $\frac{1}{2}$ Kbl. uden om Baaken, som staar der.

Kanal, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Newhaven. Sirenen ved Newhaven er flyttet og lyder fra Galleriet paa Fyrtaarnet paa Bølgebryderen, 50 Fod over Vandet. Havnesignalerne gives nu fra en Semafor Ø. for Fyrtaarnet paa V.-Pierens S.-Ende. 50° 47' N. Br. 0° 3' Ø. Lgd.

Skotland V.-Kyst. Sound of Jona. Paa 2 $\frac{1}{2}$ Fv. Pullen Ø. for Jona er der kun 9 Fod, 3 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 81° Ø. fra Taarnet paa Jona Katedral. Inden for 3 Fv. Grænsen er Grunden firkantet med en c. 1 Kbl. lang Side. 56° 20' N. Br. 6° 22' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Chenal du Four. Lochrist. De fire midlertidige hvide Fortøjtønder ved 14 Fods Klippen Lochrist ere inddragne.

Nova Scotia. Cabot Strait. St. Paul Island. Atlantic Cove. Signal-Stationen paa St. Paul Island ligger paa Atlantic Cove NØ.-Pynt. Signalerne maa vise saaledes, at de kunne ses i Atlantic Cove, medens det ikke er tilstrækkeligt, at de kunne ses fra Fyrtaarnene.

Newfoundland. Fogo Island. Tilton Harbor. Tilton Harbor røde, faste Fyr brænder fremtidig til den 15. December.

Newfoundland S.-Kyst. Trepassey Harbor. Powles Head. Paa Powles Head er tændt et hvidt, fast Fyr med Formørkelser, Lys 1 S. Mørke 1 S. Flammens Højde: 99 Fod. Synsviddens: 14 Kml. Fyrapparat af 5. Orden. Hvidt, 29 Fod højt, firkantet Taarn ved et hvidt Beboelseshus. 46° 41' 20" N. Br. 53° 24' 0" V. Lgd.

Taagesignal gives med Et-Knald hver 12 Minutter, men desuden besvares Skibes Taagesignal med To-Knald. Huset til Taagesignalet ligger ca. 110 Alen S. 16° Ø. fra Fyrtaarnet.

Prince Edward Island. Northumberland Strait. Wood Islands. Ved Wood Islands Harbour er tændt to røde, faste Fyr, der holdte overet i S. 72° V. lede til Indløbet af Havnen. Forfyret staa paa Bølgebryderen paa S.-Siden af det Ø-lige Indløb til Havnen og Bagfyret ca. 340 Alen S. 72° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 18 og 32 Fod. Synsviddens: 6 og 7 Kml. Hvide Fyrtaarne.

En sort og hvid vandret stribet Spirtende er i 9 Fod Vand udlagt c. 1 Kbl. N. 78° Ø. fra det forreste Ledefyr.

New Brunswick. Richibucto Harbour. Ved Indløbet til Richibucto Harbour staa Ledefyrene for Barren paa 46° 42' 35" N. Br. 64° 45' 42" V. Lgd.

Ledefyrene for Løbet staa paa 46° 42' 45" N. Br. 64° 47' 46" V. Lgd. Flammens Højde: 31 og 26 Fod. Fyrene staa 220 Alen S. 85° V. og N. 85° Ø. fra hinanden og vises fra Pæle.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bay. Dumpling Rock. Taagesignalet med Daboll Taage-trompet ved Dumpling Rock Fyr er forstærket, og Tonen er nu lidt dybere.

New York Lower Bay. West Knoll. West Knoll North End sorte Stumptønde Nr. 7 er flyttet og ligger nu i 27 Fod Vand, fra West Bank Fyr i S. 5° V. og fra Romer Shoal Fyr i N. 85° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Santo Domingo. Port Macoris Island. Port Macoris hvide, faste Fyr er upaalideligt. 18° 27' N. Br. 69° 20' V. Lgd.

Porto Rico N.-Kyst. San Juan Harbor. Ved San Juan Harbor ere følgende Ledefyr tændte:

Catano hvide, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en sort Duc d'Albe, der staa i 11 Fod Vand, c. 1 1/2 Kbl. fra Catano Kyst, fra Kuplen paa Fængslet i S. 65° V. og fra Fort Canuelo Ø-Hjørne i S. 13° Ø. Flammens Højde: 12 Fod. Bagfyret staa paa Kysten, ca. 500 Alen S. 7 1/2° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 54 Fod. Hvid Fyrbaake. Begge Fyr lyse over 00° paa hver Side af Fyrlinien.

Anegado Shoal røde, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en sort Duc d'Albe, der staa i 12 Fod Vand paa Grundens V.-Side. fra Kuplen paa Fængslet i S. 55° V. og fra Fort Canuelo Ø-Hjørne i S. 59° Ø. Flammens Højde: 11 Fod. Bagfyret vises fra en sort Duc d'Albe, der staa i 12 Fod Vand c. 1 Kbl. S. 44 1/2° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 27 Fod.

For indgaaende holdes Catano Ledefyr overet i S. 7° V. fra uden for Port San Juan Fyr, indtil Anegado Shoal Ledefyr komme overet i S. 44 1/2° Ø., hvorefter disse holdes overet til Inderhavnen.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Marseille. Ved Bassin de la Pinède, som er under Bygning ved Marseille, er den sorte Lystende, der viser rødt Fyr, flyttet og ligger nu 50 Alen udenfor NV.-Kant af den indre Arm af den ny Tværmole Madrague, c. 1 Kbl. fra Midten af Marseille store Dæmning.

En rødmalet Lystende, der viser grønt Fyr, er udlagt 1/2 Kbl. fra den foregaaende og c. 1/2 Kbl. fra Midten af Marseille store Dæmning for at afmærke den ydre Arm af Madrague Tværmole.

Korsika S. Lavezzi. Fra den 5. December 1902 kan Lavezzi hvide Fyr med Tre-Formørkelser hver 15 S. brænde til Forsøg. Fyret vises fra en rød Baake med sort Tag. 41° 19' 0" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd.

Sicilien. Ægæiske Øer. Marittimo. Paa Hovedet af Molen paa Ø.-Kysten af Marittimo er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 Fod. Synsviddens: 4 Kml. 37° 58' 5" N. Br. 12° 4' 24" Ø. Lgd.

Italien Ø.-Kyst. Rimini. Canale di Riccione. Paa Dæmningen til venstre ved Indløbet til Canale di Riccione er tændt et fast Fyr, der viser hvidt Lys over Søen, rødt Lys mod NV. og grønt Lys mod SØ. 44° 0' 12" N. Br. 12° 39' 52" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

Telegraf-Stationerne Frinton-on-Sea, Essex og Nieuport i Belgien er ikke til offentligt Brug.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Odessa er hævet.

Rusland. — Formosa, Hongkong og Vest-Australien er erklæret pestfri.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Novbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		88 3/4	89 1/2
Danmark	64 1/2	64	64 3/4
Norden	91 1/4	90 3/4	91 1/2
Kjøbenhavn		81 1/4	81 3/4
Carl		37 1/4	38
Dannebrog		81 1/4	81 3/4
Skjold		52	53
Urania		32	33
Union	88	87 1/2	88
Dampsk. af 1896		82 1/4	83
Østasiatiske	99 3/4	99 3/4	100
Østersøen		97 1/2	100
Nordsøen		32	33
Torm		—	—
Vesterhavet		100	—
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		—	—
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		100	102
5% — — — — —		—	—
5% Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uopsig. Stats		98 1/2	99
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/2	86
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89 1/2	90
4% — — — 2. Serie ..		98 3/4	98 1/2
4% — — — 1. — ..		98	100
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		90 1/4	91
4% — — — 7 — ..		98 1/4	98 3/4
3 1/2% Landkreditk. 3 — ..		88 3/4	89 3/4
Aktier.			
Nationalbank		139 1/4	139 3/4
Privatbank		121	121 1/2
Landmandsbank	119 1/4	119 1/4	119 1/2
Handelsbank		122 1/2	123 1/2
Grundejerbank		107 1/2	108 1/2
Burm. & Wain	93 —	92 3/4	92 3/4
Heisingørs Jærnsk.		88 1/2	89 1/2
Sukkerfabr.	115 1/4	115	115 1/4
Bryggeri Aktier	114 3/4	114 3/4	115

Vekselkurser d. 25. Novbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.18	18.14
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.05	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Novbr. 1902.

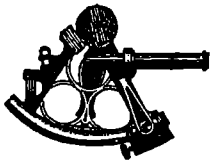
Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	—
3 1/2% — — Boden Kredit	95.40
5% Mexikanske 1899	99.80
5% Rumænske Stats	97.70
4% — — — 1890	85.60

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 12,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 18,000, „Kjøbenhavn“ 28,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 2,000, „Østasiatiske“ 38,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

VM. BALTZERSEN.
Telf. 8424. **Bredgade 36.** Telf. 8424.
Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,
Skibssmedie & Maskinfabrik,
udfører hurtigst og sikrest alle
Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.
Leverer som Specialitet:
Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindere for
Fiskejoller og Lystbaade.
Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere
Cylindere for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.
1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske.
Levering af komplette Motorbaade.

R. CRAGGS & SONS
Limited,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.
Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE
OIL TANK STEAMERS.
GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Det østasiatiske Kompagni.

Regelmæssig Dampskibslinie fra St. Petersburg,
København, Gøteborg, Antwerpen til Straits, Kina,
Japan og Sibirien samt med Omskibning i Singapore til
Vest-Australien.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse paa Kom-
pagniets Kontor, Frihavnen. (Tlf. Frh. 57.)

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

J. P. LUND, AARHUS,
Klostergade 16 & 18. Telf. 48.
METALSTØBERI.
Vand- og Damparmatur.

Havne- og Kystarbejder.
Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Hæfder, Moler. An-
lægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.
Tømremester C. Dirchsen.
Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med
Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.
Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.
Laboratorium: **Bopæl:**
Enghavevej. V. **Øhlenschlägersg. 3. V.**
Telefon Enghavevej 60.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af **G. W. Frydenlund & Søn,**
Holmens Kanal 18, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

Aarhus Skibssmedie,
40, Mejlgade 40,
udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**
solidt og billigt.
N. M. Lund.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn
begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser
gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navi-
gationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul
Christian Cloos.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Væksler og Akkreditiver paa alle
større Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørgeres.

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

F. C. GAMST & SØN,
64, Vildersgade 64,
udfører alt **Skibsarbejde** samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

Aalborg
Brøndums Akvavitter.

A. J. MAXEN,
Nicolai Taarn 15.
Kød og Flæsk
til Skibsproviant.
Telf. 4321. * Privat Telf. 18489.
J. Melander,
Blikkenslager.
Alt **Skibsarbejde** udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensningssanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforuden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lodsas, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, mere Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale ⅓ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrihed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paatage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebojer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, Ophalingsbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
(Frihavnen). Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 2003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tullges Boghandel.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 1842.

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.

Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Michael Lund,

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr.-Adr.: Lund.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.

Aalborg.

C. Olsen,

Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.
Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,

Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Telegramadr.:
„Smiths,
St. Petersburg“.

Hans Smith,
Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas sa-
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isekkram-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

N. JESPERSENS SKIBSSMEDIE,

Kalkbrænderihavnen,
leverer alt til Skibsbrug hen-
hørende. — Grave- & Losse-
spande, Stenstænger, enkelte og
dobb. Spil. Alt med Garanti.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

H. Steensens
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,**
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

**Skibs-
 Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
 Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.
 Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
 Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 3332.
 H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
 Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.
 Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.
 F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
 Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
 Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
 Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
 Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.



S. Sørensen.
 (Jens P. Axelsens Eftlgr.)
Skibsproviantering.
 Ved Havnen 12. Randers. Telefon 323.

Hotel „VICTORIA“,
 Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hr. Officerers velvillige Erindring.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.
Billige Priser.
 Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
 Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.
E. Schanberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

Th. Simonsens Eftf.
 Toldbodgade 6.
 Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

Café van Zandt,
 Sct. Anna Plads 6,
 Stue og 1. Sal.
 Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt à la carte hele Dagen.
 Alle Øsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
 Telf. 494. H. J. Alphas.

AXEL LUND
 anbefaler sin Skibsprovianterings-Forretning. Faxe Ladeplads. Telf. Nr. 3.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

INDHOLD: Vor Navigationsundervisning. — Kjøbenhavn, den 27. November 1902. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Verdenshandelen. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Pettiline à 45 mm Bredde 25 Øre.			
De øvrige Sider —		20 —	
Moderation for	5 Gange	10 Gange	25 Gange
1/2 Side eller derover	20 %	30 %	50 %
Mindre end 1/2 Side	10 %	20 %	40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
 I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

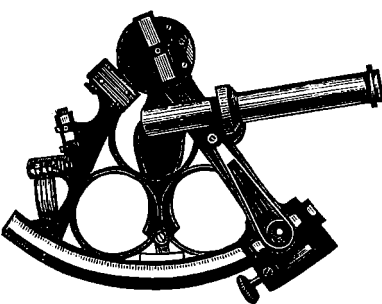
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 49.

Kjøbenhavn, Torsdag den 4. December 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTERS, KJØBENHAVN.
Tør Dok 470'x76'x24'.
3 Patent Ophalingsbeddinger.
Havarister har Fortrinsret til Benyttelse af
Dok og Beddinger.
Hurtigste Reparationssted i Norden.
Eget **Stor-Smederi** for Udførelse af Stævne, Rør
og Smedegods af **alle** Dimensioner.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret  Varemærke.
System Holzappfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Flensborgs
Skibbygning Selskab
udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

J. D. BEAUVAIS.
Alle Slags Konserver
bedst
&
billigst.
Eneforhandler af
**Nestle's sekunda
Mælk.**
Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.
Uden Garanti. — Meget billig.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holmbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. 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: See-Aske-Ejectorer, Cøderwalls-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.



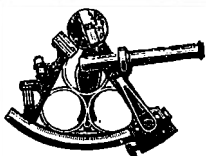
Kiks de Seigle

forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højeste
Ærespris Wien 1900.

Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,

Gl. Kongevej 177. Telefon 2508.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Et herværende

Forsikringssselskab

søger Forbindelse med en blandt Officerer i Handelsmarinen godt kendt Mand, til Afslutning af Livs-, Syge- & Ulykkesforsikring efter Tabeller, særlig egnede for disse.

En forh. Skibsfører e. l. vil kunne skaffe sig en god Indtægt.

Billet mrk.: „S. 500“ modtager dette Blad.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.

Depôt: Havnegade 47.

De Danske Svineslagteriers Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og

Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

**Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.**



Er „Moss-Rose“-Tobakken
ægte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Aarhøgen, og pryget selv Om-
slagspapiret.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffet 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

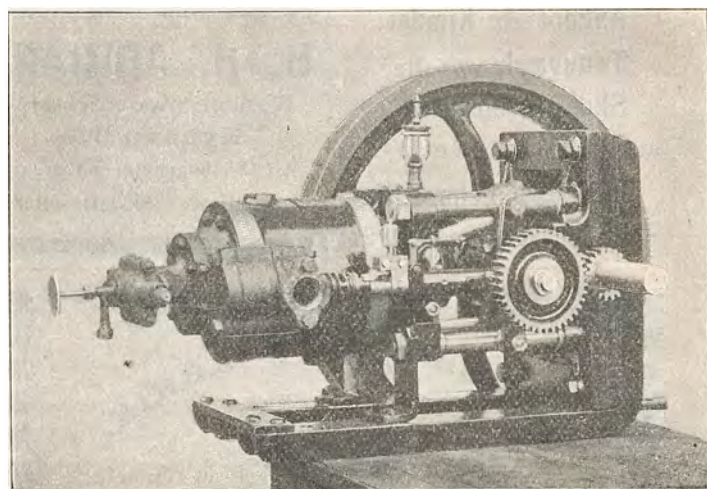
Thorvald Møller,

Skibsproviantøringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.



Nyt for Fiskerbaade.

Min ny Opfindelse og meget saavel i Danmark som Udlandet anerkendte **Petroleumsmotor „Rap“** er den eneste Motor, der hidtil er frembragt, som til Fuldkommenhed egner sig til Drivkraft for Fiskeri og Lystbaade.

Dens Fordele er dens meget lille Vægt og Plads i Forhold til dens store Arbejds-
evne, simple Konstruktion, lille Petroleumforbrug og aldrig i Uorden, hvorved den har
erhvervet sig Plads som Nr. 1 paa Markedet.

Motoren „Rap“ leveres fra 1½-12 HK., saavel som alle Slags Redskaber til
Fiskeribrug, henhørende under Maskinfaget, leveres af nyeste Konstruktion.

C. F. Sørensen's Maskinfabrik, Stotsgade 6, Aalborg.

Telegramadresse: **Seifert, Regnegade.** Telefon 297.

C. L. Seifert,

St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

Fiskeskipperskolen i Frederikshavn

begynder nyt Kursus først i December. Nærmere Meddelelser gives og Indmeldelse modtages af Skolens Forstander, Navigationslærer Mygind, eller af Bestyrelsens Formand, Konsul Christian Cloos.

Kjøbenhavn, d. 4. December 1902.

I Gøteborg afholdtes i Lørdags et Møde, paa hvilket der under Navn af Sveriges Almäna Sjöfartsforening oprettedes en Fællesrepræsentation for den svenske Skibsfart. Vi har haft Lejlighed til at se Motiverne til de Love for den ny Organisation, der blev vedtagne paa Mødet. De har særlig Interesse for danske søfartsinteresserede derved, at den svenske Organisation er dannet med Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart som Mønster, og at dennes hele Virksomhed fremhæves som i høj Grad værdifuld for danske Skibsfartsinteresser. Det anføres, at den Komite, der har forberedt den ny svenske Organisations Oprettelse, har villet fastslaa visse Grundprinciper for dennes Arbejde, og den har da overvejet, om Foreningen skulde være alene en Sammenslutning mellem Skibsredere, for at varetage disses økonomiske Interesser, eller om den skulde dannes paa den bredeste mulige Basis, saa at den blev en Repræsentation for Sønæringen i sin Helhed; i dette sidste Tilfælde maatte dens Opgave væsentligst blive at tage Initiativ og gøre sin Indflydelse gældende i Lovgivningssspørgsmaal og i det hele i Spørgsmaal, der vedrører Søfarten. Det anføres i Motiverne, at de fleste Foreninger i Sverrigs Nabolande arbejder paa det først nævnte Program, men at de væsentligst har en lokal Karakter. Paa Grundlag af det sidst nævnte Program synes man ingensteds i saa høj Grad at have fundet en praktisk Løsning som gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der er et Organ for de fleste forskelligartede danske Søfartsforeninger. Med Hensyn til Resultatet af sit Arbejde, hedder det videre, synes ingen Søfartsforening at have arbejdet saa heldigt som den danske Fællesrepræsentation, og der kunde derfor være Spørgsmaal om at danne den svenske paa ganske samme Maade. Men Forholdene i Sverrig er forskellige fra dem i Danmark, hvor saa mange af Søfartsinteresserne er centraliserede i Kjøbenhavn; man har derfor maattet træffe en noget anden Ordning med Hensyn til den ny Forenings Ledelse, men samtidig har man søgt at fastholde dens Karakter som en Repræsentation for hele Landets Skibsfart, idet man saa vidt gør ligt har benyttet den danske Fællesrepræsentation som Forbillede. Motiverne giver derefter en Fremstilling af den danske Repræsentations Organisation og, paa Grundlag af dens Aarsberetninger, af dens Virksomhed i Aarene 1898-1901, for dermed „at paavise, hvad der kan opnaas gennem en saadan Organisation, og hvilket energisk Arbejde, der i Danmark udføres til Fremme af Søfartsinteresserne“. Idet man henviser til disse Oplysninger, angives den ny Forenings Formaal som værende: Fremme af den svenske Skibsfarts Udvikling og Interesser; Indflydelse paa Administrationens og Lovgivningens Behandling af Søfartsager; samt at danne en fælles Repræsentation for den svenske Skibsfart og de til den knyttede Interesser. I Repræsentationen skal have Sæde Delegerede for Dampskibsflaaden, Sejlskibsflaaden, Skibsbygningen, Sjøassurandørerne, Skibsførerne, Maskinisterne og Søfolkene. Med Hensyn til selve Organisationen af Foreningen fastsættes endelig nærmere Bestemmelser, der afviger en Del fra de tilsvarende danske.

I den danske Søfartsverden vil man med Interesse følge Udviklingen af den ny svenske Organisation, hvis Virksomhed forhaabentlig vil blive til Gavn for Søfartsinteresserne i vort Naboland.

Fra Udenrigsministeriet, er under 25. f. M. udgaaet en Instruks for danske Konsuler angaaende danske Skibsføreres Afgivelse af Søforklaring i Udlandet. Vi skal i denne Anledning minde om de nu gældende Bestemmelser om, til hvem Søforklaring skal afgives, hvilket det jo har Betydning for Skibsføreren at være nøje kendt med.

Er der paa Stedet ingen dansk Konsul med Bemyndigelse til at modtage beediget Søforklaring, skal Skibsføreren afgive den for vedkommende fremmede Myndighed, hvis denne er kompetent til at modtage den. Er dette ikke Tilfældet, kan han aflægge ubeediget Forklaring for Konsulen; saadanne Forklaringer kan der dog ikke tillægges samme Beviskraft som en egentlig Søforklaring, til hvis Begreb det hører, at den er beediget. Har Konsulen paa Stedet Bemyndigelse til at modtage beediget Søforklaring, skal Skibsføreren aflægge den for ham: 1) i Lande, hvor Danske ikke er undergivne Lokalmyndighedernes Jurisdiktion (f. Eks. Tyrkiet, Kina, Siam m. fl.); 2) i Lande, hvor Lokalmyndighederne ikke efter Stedets Lovgivning er kompetente til at modtage beedigede Søforklaringer (f. Eks. paa en Del Steder i England og Rusland). Iøvrigt har Skibsføreren frit Valg mellem at afgive Søforklaring for Konsulen eller for den lokale Myndighed.

Man vil erindre, at der i sidste Rigsdagssamling gennemførtes en Lov om forandret Affattelse af Sølovens § 40, ved hvilken de danske Konsuler, der af Udenrigsministeriet faar særlig Bemyndigelse dertil, kan modtage Søforklaring. Den ovennævnte Instruks fra Udenrigsministeriet bemyndiger nu de danske Generalkonsulater og Konsulater paa følgende Steder hertil: Antwerpen, Bordeaux, Dunkerque, Havre, Marseille, Genua, Rotterdam, Christiania, Lissabon, Oporto, St. Petersborg, Helsingfors, Archangel, Libau, Odessa, Reval, Riga, Barcelona, Bilbao, Cadiz, London, Leith, Falmouth, Hull, Liverpool, Manchester, Newcastle o. T., Gibraltar, Stockholm, Hamburg, Konstantinopel, Shanghai, Amoy, Foo Chow Foo, Hankov, Tientsin, Hiogo, Nagasaki, Yokohama, Tamsui (Formosa), Bangkok, Beyruth, Smyrna, Calcutta, Bombay, Hongkong, Singapore, Batavia, Tanger, Alexandria, Kapstaden, Algier, Boston, New Orleans, New York, San Francisco, Havana, Montreal, Bridgetovn (Barbados), Buenos Aires, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Valparaiso, Montevideo, Caracas, Melbourne, Sydney.

Ved Flensborg Søret behandledes, ifølge „Flensborg Avis“, d. 26. November en Sammenstødssag, opstaaet i Anledning af et d. 21. September i Aar om Aftenen i Kiels Havn stedfundet Sammenstød mellem den kielske Passagerdamper Podbielski og et Fartøj fra det russiske Skoleskib Ocean.

Passagerdamperen gik med langsom Fart ind efter; pludselig saa man to hvide Lys forude, hvorfor man lagde Roret Bagbord og gav to Fløjtestød. Da man kun saa hvidt Lys, antog man, at Lyset, der kom nærmere, maatte hidrøre fra Sejl- eller Robaade. Da Skibene kom hinanden nærmere, opdagede man fra Podbielski, at det var en Motorbaad, der styrede en saadan Kurs, at Sammenstød var uundgaaeligt. Maskinen sattes paa „fuld Kraft bak“, men Fartøjet rantes agter, hvorefter de om Bord værende reddedes om Bord i Damperen.

Det russiske Fartøj førte paa Skorstenen en Lanterne, hvis Midterflade viste hvidt Lys, medens højre Side viste grønt og venstre Side rødt Lys.

Ved Forsøg, foranstaltede af Søretten, havde det vist sig, at denne Lygte ikke var skikket til sit Brug, idet det farvede Lys altfor sent viste sig.

Rigskommissæren udtalte, at den russiske Motorbaad maatte anses for et Dampfartøj, der faldt ind under Søvejsreglernes Art. 7, og at den derfor ikke havde ført forskriftsmæssige Lanterner, hvilket havde givet Anledning til Sammenstødet.

Søretten udtalte i Overensstemmelse hermed, at Sammenstødet var hidført ved, at det paagældende Fartøj ikke havde ført de i Art. 7, Afsnit 1 og 2, foreskrevne Lanterner.

Under en af Admiralitetsretten i London paakendt Sammenstødssag, der drejede sig om et Sammenstød paa Themsen mellem Damperne New Pelton og Oporto, blev begge Skibe kendt skyldige, „New Pelton“, fordi den lagde sit Ror forkert, „Oporto“, fordi den bakkede for sent. Retten udtalte, at den største Skyld var hos „New Pelton“, men da „Oporto“ ogsaa efter Rettens Mening havde Skyld, blev begge kendt skyldige. Som allerede før omtalt i „Dansk Søfartstidende“, virker den engelske Regel om Halvering af den samlede Skade, naar begge har Skyld, mange Gange meget ubilligt, og det har derfor sin Interesse at se, at dette ogsaa erkendes af fremragende engelske Dommere. Dommeren i ovennævnte Sag, Mr. Phillimore, udtalte nemlig i sin Dom bl. a. følgende: „Jeg tilstaar, at jeg, ligesom de andre Dommere i nærværende Ret, har en vis Ulyst til at dømme begge Skibe skyldige, navnlig naar det er min Mening, at det ene Skib er mere skyldigt end det andet. Muligvis vil en Forandring i vor Regel, saaledes som det ønskes af fremmede Jurister, gøre disse Forhold lettere i Fremtiden, men som Forholdet nu er, er jeg bange for, at vi maa erklære „Oporto“ ogsaa for skyldig . . .“

Udenrigsministeriet meddeler under 26. f. M. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart følgende:

Ifølge Indberetning fra det danske Gesandtskab i Madrid er der tilgaaet de spanske Toldboder Instruks om, i hvilke Tilfælde italiensk Losningscertifikat skal forlanges for udenlandsk, til italiensk Havn bestemt Klipfisk, naar Skibet undervejs lossere en Del af Ladningen i spansk Havn.

Herefter kan italiensk Losningscertifikat ikke fordres efterendt, naar den til Italien bestemte Klipfisk i Manifestet opgives separat og som Transitvare, og den i Skibet er holdt adskilt fra den til Indførsel i Spanien bestemte Fisk.

En af „Board of Trade“ nylig udsendt Beretning viser, at Antallet af udenlandske Søfolk, der beskæftiges paa engelske Skibe, er stadig tiltagende. I 1891, altsaa for 11 Aar siden, bestod Mandskabet i den britiske Handelsflaade af 186,176 engelske Søfolk, 30,267 udenlandske, foruden 24,037 Asiater; i 1901 var disse Tal henholdsvis 172,912, 37,630 og 37,431, altsaa en anselig Forøgelse af ikke engelske Søfolk. At Antallet af asiatiske Søfolk er tiltaget saa stærkt, skyldes for en stor Del deres tiltagende Anvendelse som Fyrbødere, hvortil de egner sig fortrinligt, særligt i Troperne; men at Antallet af fremmede Søfolk vokser saa stærkt, paa de engelskes Bekostning, giver dog stadig Anledning til Bekymring i England. Man sætter sin Lid til, at de Bestræbelser, der i de senere Aar er udfoldet for at faa engelske Drengene til at gaa til Søs, vil bære gode Frugter.

Føreren af Hamburg-Amerika Linjens Damper „Westphalia“, Kaptajn Goh, beklager sig — som det synes med god Grund — i et Brev til „Fairplay“ over det Oprækkeri, for hvilket han har været Genstand, da han søgte St. Pierre paa Newfoundland som Tilflugtshavn. Han manglede Kul og ventede, i Henhold til „Sailing Directory“, i St. Pierre at kunne faa dem for Doll. 4 pr. Ton; imidlertid maatte han betale Doll. 9,60 pr. Ton, til hvilken Pris han købte 60 Tons. Dette var imidlertid det mindste af det; thi da han skulde afgaa fra Havnen, præsenteredes der ham en Regning paa Havneafgifter, der lød paa 1 Franc 35 Centimer pr. Reg.-Ton, hvilket for hans Skib, der maalte 1,779 Reg-

Tons, blev Francs 2,401.65. Kaptajnen protesterede og gjorde gældende, at han kun havde søgt St. Pierre som Tilflugtshavn, og at der ikke i nogen Havn i den hele kristne Verden i saadant Tilfælde krævedes Havneafgift. Men alle hans Protester var til ingen Nytte; der vistes ham en Anordning fra 1900, ifølge hvilken saadan Afgift paahviler ikke alene Skibe, der kommer ind i Havnen, men alle Skibe, der ankrer i en Afstand af indtil 3 Mile fra St. Pierre og Miquelon, selv om de ingensomhelst Forbindelse har med Kysten. En norsk Damper, der for nylig paa Grund af Storm havde søgt Læ under Miquelon, maatte saaledes betale disse Havneafgifter. Det er kun en ringe Trøst, at de kun fordres én Gang om Aaret; thi en Skibsfører, der én Gang har lært at kende St. Pierres Gæstfrihed, vil næppe frivilligt komme der mere. Skibsførerne bør tage sig i Vare for denne Havn, hvor det koster dem 88 Francs pr. Ton at fylde Bunkerkul.

Den bekendte og ansete engelske Kaptajn T. S. Lecky, Forfatteren af „Wrinkles in Practical Navigation“, er afgaaet ved Døden.

Der paatænkes oprettet en regelmæssig Dampskibslinje mellem De forenede Stater i Nordamerika og Østasien via Philippinerne, foreløbig ved Hjælp af fragtede Dampere.

Med Kaptajn V. Engelhardts Redningsbaad, som vi tidligere har beskrevet her i Bladet, er foretaget Forsøg i New Yorks Havn. Den bestod de Prøver, den underkastedes, glimrende; ved en af dem søgte 26 Mand, der var om Bord i den, at faa den til at kæntre, men det lykkedes ikke. En Repræsentant for den amerikanske Regering var til Stede.

I Forbindelse med Retssagen angaaende det engelske Dampskib „Waesland“s Forlis kom man i Admiralitetsretten i England forleden Dag ogsaa ind paa Spørgsmaalet om Værdien af et Atlanterhavs-Passagerdampskib. Dette Skib, der var 4,752 Brutto Tons, blev bygget i 1867 for Cunardselskabet og kostede da 140 000 £. I 1881 blev det solgt til Red Star Line for 18 000 £; men der blev straks anvendt 50 000 £ paa det, og i 1898 fik det Triple Ekspansion Maskine etc. til en Bekostning af c. 23,000 £. Da Skibet nu sank efter Kollision med Dpsk. „Harmonides“, havde District Registrar i Liverpool ansat Værdien af „Waesland“ til 18 000 £, medens Rederiet ansatte Værdien til 31 000 £. Flere Salgsmænd af Skibe ansatte Markedsprisen af „Waesland“, da det gik under, til 16,500 £ à 25,000 £. Det endelige Resultat blev, at Dommeren forandrede den Værdi af 18,000 £, som var ansat af Registrar, til 31,000 £.

Under Behandlingen af denne Sag blev det fremført, at det er omtrent umuligt at bestemme Markedsværdien af et Dampskib, der er bygget for en bestemt fart; thi naar det er Tilfældet, kan det sjældent med Fordel benyttes i anden fart, og naar derfor Rederne sælger saadanne Skibe, er det i Reglen til saadanne, som brækker Skibene op, og selvfølgelig til Opbrækningspriser. Et Skib, der blev bygget i 1867, vilde rimeligvis kun være blevet solgt til Opbrækning; thi man maa erindre, at „City of Rome“, der blev bygget 14 Aar senere end „Waesland“, skønt det var i Markedet for Salg i flere

Aar, alligevel maatte sælges til Optrækning til en Pris af 2 £ 3/ pr. Brutto Ton.

Da Spørgsmaalet om Værdien af Atlanterhavs-Rutedampskibe for Tiden er meget oppe, vil maaske følgende Enkeltheder have Interesse: White Starlinjens Dampskib „Republic“, 3,707 Brutto Tons, bygget i 1871, blev i 1888 solgt for 35,000 £ og senere for 11,500 £, og Søsterskibet „Oceanic“ solgtes i 1896 for 3,400 £. White Starlinjens Dampskib „Arabic“, 4,368 Tons, der blev bygget i 1881, blev i December 1889 solgt for 65,000 £, og samme Linjes Dpsk. „Adriatic“, 3,888 Brutto Tons og bygget i 1871, solgtes for 4 Aar siden for 10,000 £. (Norg. Sjøft.).

I Marseille er udbrudt en Sø- og Havnearbejderstrejke af betydeligt Omfang, der forvolder alvorlige Forstyrrelser i Skibsfarten. De Strejkende fordrer bl. a. Ændringer i Lønningsforholdene og forkortet Arbejdstid. Rederne modsætter sig disse Fordringers Anerkendelse og synes at ville yde bestemt Modstand. I Øjeblikket lader det sig ikke sige, om Strejken vil blive bilagt eller antage større Dimensioner.

Det meddeles, skriver „Fairplay“, fra St. Petersburg, at saa snart den østkinesiske Jærnbane aabnes for Trafiken, vil det blive forbudt ikke russiske Skibe at deltage i den østasiatiske Kystfart.

Det store P. and O. Company, der har haft under Overvejelse at vælge Southampton til Hjemsted i Stedet for London, har nu besluttet at forblive i London, hvis Havn jo skal undergaa Forbedringer, der menes at ville tilfredsstille Selskabets Fordringer.

Telegrafdirektoratet henleder Opmærksomheden paa, at der er blevet truffen den Foranstaltning, at der fra og til Telegraf- og Signalstationerne paa Hirtshals og Skagens Fyr, ligesom med Stationen paa Hanstholm Fyr, kan udveksles indenlandske Stats-Telefonsamtaler.

Mangler ved Søvejsreglerne.

Vi har modtaget følgende Artikel. Vi tror, at de i den indeholdte Anker er berettigede, og kommer mulig senere tilbage til dem. Det vilde have Interesse om ogsaa andre Skibsførere vilde tilkendegive deres Mening om de her fremdragne Spørgsmaal.

For nogle Aar siden underkastedes som bekendt de internationale Søvejsregler en Revision, hvorved betydelige Ændringer gennemførtes, og de ny Regler traadte derefter i Kraft i 1897. Skønt Søvejsreglerne jo altsaa saa at sige er nyreviderede, har jeg i min Praksis som Skibsfører funden, at de dog endnu i visse Retninger er ret mangelfulde og uklare. Jeg skal i det følgende paa-pege saadanne Mangler, som efter min Mening snarest muligt burde afhjælpes, og jeg vil i Forbindelse dermed tillade mig at fremkomme med nogle Spørgsmaal, som det vil være mig kært at faa besvaret gennem „Dansk Søfartstidende“.

En Del af disse Mangler ved Søvejsreglerne stammer jo nok fra den manglende Art. 9 og vil muligvis, naar denne Artikel en Gang fremkommer, dermed blive

ophævede. Men hvorfor blev denne Artikel ikke revideret tilligemed de øvrige, og mere ensartede Regler vedtaget angaaende Lanterneføring og Lydsignaler for de forskellige Landes Fiskerfartøjer? Det forekommer mig at være lige saa vigtigt, at der i rum Sø gælder ensartede Regler for Fiskerfartøjer som for andre Skibe, og dette hindrer jo ikke, at der kan vedtages særlige Regler for det lokale Fiskeri i mere lukkede Farvande. De nu gældende Bestemmelser for Fiskerfartøjer løber ud i et sandt Virvar. I den danske Anordning af 23. Jan. 1897 angaaende internationale Søvejsregler findes optaget en Art. 9, hvorefter alle danske Fiskerfartøjer sig haver at rette; det tilføjes, at Artiklen har ikke international Gyldighed. I de engelske Board of Trades Regulations er Art. 8 helt udeladt, men det hedder, at den senere vil fremkomme og omhandle Regler for Fiskerfartøjer. Jeg har liggende for mig „Nautical Magazine“ for Juni 1897, hvori findes en Afhandling om de ny Søvejsregler af Reginald G. Marsden, Barrister-at-Law. Jeg vil anføre ordret, hvad denne Forfatter skriver om Art. 9:

Fishing boats' lights are left in hopeless confusion. Article 9, which is intended to deal with them, is omitted in the new regulations, and the law on the subject can only be collected from the regulations of 1880, and a series of unintelligible, unpractical, and inconcistent Acts of Parliament and Orders in Council. It is devoutly to be hoped that the present discreditable state of the law as to fishing boats' lights may speedily be put an end to.

Dernæst tilføjer Forfatteren, at der den Gang af Board of Trade var nedsat en Kommission til at undersøge, hvorledes Reglerne angaaende Fiskerfartøjer bør ordnes. Dette var i 1897. Hvor vidt den nævnte Kommission er naaet i sit Arbejde, er mig ukendt, men saa meget er vist, at Art. 9 staar endnu blank i de engelske „regulations“, og det staar med Hensyn til Regler for Fiskerfartøjer endnu hen i samme „hopeless confusion“. Hvornaar vil der i England blive vedtaget og tilføjet Søvejsreglerne en Art. 9? Og naar det en Gang sker, kan man da vente, at andre Nationer ændrer deres Anordninger i Overensstemmelse med de engelske?

I Følge Art. 26 skal et Sejlskib gaa af Vejen for et Sejlfartøj, der er i Færd med at fiske med Net, Liner eller Trawl. Til Sø har det altid — ogsaa før Søvejsreglernes Revision i 1897, skønt Reglerne før den Tid intet nævnte derom — været betragtet som selvfølgeligt, at et Sejlskib skulde gaa af Vejen for en Sejltrawler. (Ovennævnte engelske Forfatter har dog en anden Mening derom, se nedenfor). Ligeledes er det selvfølgeligt, at et Sejlskib skal gaa af Vejen for et Sejlfartøj, der fisker med Drivnet eller Liner, for saa vidt disse Redskaber hindrer vedkommende Fartøj i at manøvrere og følge Søvejsreglerne. Men man træffer f. Eks. hver Sommer i Nordsøen en Mængde mindre Sejlskibe, der sejler omkring, slæbende en Del Makrelliner efter sig (hvad de fleste andre Sejlskibe jo ogsaa gør paa den Tid.) Disse Makrelliskere er slet ikke af deres Redskaber hindrede i at styre og manøvrere, men de er fuldt ud i Stand til at følge Søvejsreglerne. Er det et andet Sejlskibs Pligt at vige af Vejen for saadanne Linefiskere, eller er det disses Pligt, trods det, at de er i Færd med at fiske med Liner, at handle som Søvejsreglerne fordrer af Sejlskibe i Almindelighed?

Reglen burde jo være og er jo vel den, at et Sejlfiskerfartøj skal følge Søvejsreglerne, naar det er i Stand dertil, ligesom ethvert andet Sejlskib, hvorimod et Sejlskib skal gaa af Vejen for et Sejlfiskerfartøj, naar dette af sine Fiskerredskaber er forhindret i at styre og manøvrere, eller med andre Ord, ikke er under Kommando, saa det er i Stand til at forandre Kurs og handle som Søvejsreglerne fordrer af Sejlskibe. Men hvorpaa skal man om Dagen se, naar dette er Tilfældet? Om

Natten tilkendergiver Fiskerfartøjer jo ved Lanterne, hvorledes de er stillede i saa Henseende, men om Dagen kan man ofte nærme sig en Sejltrawler og ligesaa en Linefisker under Sejl fra en Retning, hvor deres Fiskerredskaber er i Skjul bag deres Skrog, og følgelig kan man være i Tvivl, om de fisker eller ikke. I Følge Art. 4 skal et Skib, der ikke er under Kommando, tilkendergive dette — om Natten ved særlige Lanterne og om Dagen ved Signalfigurer. Men et Sejlfartøj, der fisker, er jo vel i de fleste Tilfælde at betragte som et Skib, der ikke er under Kommando. Hvorfor skal et saadant Fartøj da ikke om Dagen tilkendergive dette ved et Signal lige saa vel som andre Skibe, der ikke er under Kommando? Dette anser jeg for en Mangel ved Søvejsreglerne. Der burde være vedtaget en eller anden Signalfigur for Fiskerfartøjer under Sejl som Dagsignal for, at deres Fiskerredskaber hindrer dem i at handle ligesom andre Sejlskibe; saa vidste man, hvilke Fiskerfartøjer, man skulde gaa af Vejen for, og hvornaar man skulde gaa af Vejen for dem. Naar et Fartøj ikke er under Kommando, saa at det ikke kan handle efter Søvejsreglerne, da forekommer det mig at være af mindre Vigtighed, hvad Grunden er dertil; hvad der derimod er mere vigtigt, er, at andre Skibe ikke er i Tvivl om, hvorledes vedkommende Fartøj er stillet.

Skal et Sejlskib gaa af Vejen for en Damptrawler, der fisker, eller skal denne gaa af Vejen for Sejlskibet? I de ny Søvejsregler har man fundet Anledning til at indføre en ny Artikel (26), der bl. a. bestemmer, hvorledes et Sejlskib skal forholde sig overfor et Sejlfartøj, der fisker, hvorimod der ikke i Reglerne med et eneste Ord nævnes noget om, hvorledes et Sejlskib skal forholde sig overfor et Dampfartøj, der fisker. Dette anser jeg for en stor Fejl; thi der kan dog unægtelig være mere Tvivl om, om et Sejlskib f. Eks. skal gaa af Vejen for en Damptrawler, end om det skal gaa af Vejen for en Sejltrawler. Damptrawlerne er snart den værste Hindring, man har at komme klar af med Sejlskibe i Nordsøen og dertil stødende Farvande, thi for det meste løber de omkring snart i den ene, snart i den anden Retning, og viser om Natten snart det røde, snart det grønne Lys, saa man véd hverken, om de vil gaa af Vejen for os, eller om de vil styre, saa vi andre kan komme af Vejen for dem. Derfor savner jeg i Søvejsreglerne bestemte Udtalelser om, hvis Pligt det er at vige — Sejlskibets eller Damptrawlerens. Efter Reglernes Ord og Bogstav ser jeg ikke rettere, end at en Damptrawler skal gaa af Vejen for et Sejlskib; thi i Indledningen til Reglerne hedder det jo, at Ordet „Dampskib“ skal indbefatte ethvert Skib, der fremdrives ved Maskineri; følgelig er en Damptrawler, der fisker, „Dampskib“ og skal som saadant holde sig Art. 20 efterrettelig. Der gøres i Reglerne intet Sted nogen Forskel paa „Dampskib“ og „Dampskib, der fisker“. Jeg vil anføre endnu et Stykke af forannævnte engelske Jurist:

Article 26 is new. It directs a sailing ship under way to keep out of the way of „sailing vessels or boats fishing with lines, nets, or trawls.“ A steam trawler, it will be observed, must keep out of the way of a sailing ship. As between a sailing trawler close hauled on the port tack and a sailing ship closed hauled on the starboard tack, the new Article 26 alters the law. Formerly both vessels were governed by the general rule of the old Article 14, and the vessel on the port tack, whether fishing or not, had to keep out of the way. A vessel, whether steam or sailing, with her trawl down can do little towards keeping out of the way; and, notwithstanding the regulations, a sailing ship will do well to remember this when approaching a steam trawler.

Som man vil se, er denne Forfatter ogsaa af den Mening, at en Damptrawler skal gaa af Vejen for et Sejlskib.

Men er en Damptrawler altid i Stand til at kunne forandre Kurs og komme af Vejen for et Sejlskib? Jeg betvivler det, og jeg for min Del har aldrig ubetinget turdet stole paa, at Damptrawlerne gik af Vejen for mig, men jeg har derimod saa vidt muligt i Tide sørget for ikke at komme dem for nær. Den engelske Forfatter formaner jo ogsaa Sejlskibe til, trods Reglerne, at nærme sig med Forsigtighed til Damptrawlerne. Men hvad saa? Reglerne er her tavse. Jeg er af den Mening, at her er den samme Mangel paa et Signal til Stede, som jeg ovenfor har paavist ved Sejltrawlere. En Damptrawler burde, naar som helst det ikke er i Stand til at overholde Søvejsreglerne som „Dampskib“, saavel ved Dag som ved Nat tilkendergive dette ved et Signal. Det er meningsløst, at andre Skibe skal bedømme, hvorledes en Damptrawler i denne Henseende er stillet, blot ved at se dens Fiskerredskaber, da disse jo ogsaa kan være i Skjul ligesom en Sejltrawlers.

Skal et Dampskib gaa af Vejen for en Damptrawler, der slæber Trawl? En Damptrawler fremdrives jo ved Maskineri og er derfor efter Reglerne „Dampskib“. (I Reglerne gøres ingen Undtagelse for Dampskibe, der fisker). Det bliver altsaa Dampskib overfor Dampskib, og hvorledes to Dampskibe skal forholde sig overfor hinanden, bestemmes i Art. 18 og 19. Nogen anden Bestemmelse, der kan angaa Damptrawler overfor Dampskib, findes ikke i Søvejsreglerne. Men hvis det er Meningen, at Reglerne skal forstaas saaledes, hvorfor skal en Damptrawler, der fisker, saa ikke føre de almindelige Dampskibslanterner om Natten, og hvilken Betydning har da de Lanterne (rød-hvid-grøn over hvid), som de engelske Damptrawlere fører i Henhold til Tillægsforordning af 30. December 1884? Er disse Lanterne Signal for, at Skibet, der fører dem, ikke er under Kommando? I den nævnte engelske Tillægsforordning faar man den Oplysning, at de skal føres af Dampere paa over 20 Tons, som er under Damp og har Trawl i Vandet; men at en Damptrawler har sin Trawl i Vandet, er det ensbetydende med, at Fartøjet ikke er under Kommando?

Det forekommer mig, at det var ikke overflødigt, at der vedtoges fastere og klarere Bestemmelser om, hvorledes Reglerne for Styling og Sejlads skal anvendes paa Damptrawlere, men dette er noget, som det nu er overladt til de søfarende selv at tænke sig til. I Søvejsreglerne findes ikke et Ord derom. I Nordsøen og omkringliggende Farvande vrimler det jo næsten af Damptrawlere, men desuagtet finder man ikke Ordet „Damptrawler“ i Søvejsreglerne, og disse har dog været i Kraft i over 5 Aar.

Er der andre Nationers Damptrawlere, der fører lignende Lanterne, naar de fisker, som de engelske? Danske og norske Damptrawlere har ikke Lov til at føre dem, men føres de f. Eks. af tyske og franske? Jeg ved det virkelig ikke, skønt man burde vide det, men hvem i Alverden kan holde Rede derpaa, saa længe de forskellige Landes Fiskerfartøjer har forskellige Regler for deres Lanterneføring.

Det hedder i Slutningen af Art. 26, at Reglen giver ikke noget Fartøj, der er i Færd med at fiske, Berettigelse til at hindre Sejladsen i et Farvand eller Sejløb, der befærdes af andre Skibe end Fiskerfartøjer eller Baade. Jeg kunde have Lyst til at vide lidt nærmere om, i hvilke Farvande, Fiskere da har Ret til at hindre Sejladsen, og i hvilke ikke. I Drogden f. Eks., der ligger til Tider om Efteraarsnætterne fuldt med Sildefiskerbaade med Lanterne saavel paa Baaden som paa en Vager paa den anden Ende af Garnene, og jeg har passeret der, naar der har været af dem, saa det har været forbunden med største Vanskelighed og Besvær at finde igennem og komme klar af dem. Har de Ret til det? Uden Tvivl er de der til Hinder for Sejladsen, selv om de maaske ikke ligger netop lige i Fyrinjerne; men er det saa ikke i Strid med Art. 26, og hvis man

paasejlede en af disse Fiskerbaade eller beskadigede deres Garn, vilde man saa ikke, naar Baaden og Garnene var forsynede med anordningsmæssige Lanterner, blive dømt skyldig og erstatningspligtig overfor Vedkommende?

Art. 14 omhandler Dagsignal for Dampskib, der gaar for Sejl alene, og derfor skal betragtes som Sejlskib. Jeg savner et tilsvarende Dagsignal for, naar et Skib med Hjælpemaskine skal betragtes som Dampskib. Naar et saadant Skib tillige fører Sejl, er Skorstenen og Røgen fra den ikke altid tilstrækkelige Kendetegn derpaa for andre Skibe. Der gaar jo ikke til Stadighed Røg fra Skorstenen, og denne er i Reglen kun lille og kan være i Skjul bag Sejlene, saa at det let kan indtræffe, at man kan møde et saadant Skib, uden at kunne have nogen Anelse om, at det er en Damper, man har for sig. Desuden har nogle af den Slags Skibe ingen Skorsten. Mesanmasten tjener nemlig som Skorsten eller, om man hellere vil, Skorstenen tjener som Mesanmast. I det Øjeblik, der ikke gaar Røg fra „Mesanmasten“, er der altsaa ikke det fjerneste ydre Tegn paa, at et saadant Skib kan være at betragte som Dampskib. Saa gives der jo endnu en Mængde Skibe — Lystfartøjer og for nemmelig Fiskerfartøjer — der fremdrives ved en Motor, samt ved Elektricitet. Disse Fartøjer kan vel aldrig bogstavelig talt siges at være „under Damp“; men da de fremdrives ved Maskineri, maa de dog, naar dette er Tilfældet, blive at betragte som Dampskibe. Men de har hverken Skorsten eller giver Røg fra sig. Hvor paa skal man da se, naar en Motorbaad, der fører Sejl, er Dampskib?

C.

Dampskibet „Knud“s Forlis.

Under det Ligsynsforhør, der i Anledning af Kaptajn Sørensens og Stuart Nielsens Død afholdtes af „The Coroner“ for South Northumberland i North Shields blev 2den Styrmand paa „Knud“ Niels Nielsen afhørt og forklarede følgende: Skibet forlod Tyne Dok Torsdag Eftermiddag med Lods om Bord, bestemt til Spanien. Lodsén kvitteredes efter at Groyne var passeret. Det var mørkt, men klar Luft; de havde, forinden Lodsén gik fra Borde, set det andet Skibs hvide og røde Lanterner; fem Minutter senere saa de „Swaledales“ grønne Lanterner. Nielsen var den Gang paa Agterdækket, i Færd med at gøre Loglinen klar. Da den grønne Lanterne viste sig, gav Kaptajn Sørensen to korte Fløjtestød og gav Styrbords Ror. „Swaledale“ svarede ikke, men viste nu sit røde Lys; Nielsen mente nu, at der var Fare for Sammenstød og søgte sammen med Stuarnten at faa en Baad i Vandet, men forinden skete Sammenstødet.

Under Krydsforhøret udtalte Nielsen, at han vidste, at Kursen for udgaende Skibe var paa den sydlige Side af Farvandet, for indgaende Skibe paa den nordlige Side. Da han først saa „Swaledale“, var den udenfor Pierene; den kom ind i Floden paa den nordlige Side, og da den kom ind, holdt den over mod Sydsiden, men hvor langt hen imod Sydsiden, den holdt, kunde han ikke sige. „Knud“ gik ud paa den sydlige Side, men han kunde ikke sige, om den hele Tiden holdt sig paa Sydsiden. „Swaledales“ Baad kom i Vandet 5 eller 10 Minutter efter Sammenstødet; „Swaledales“ Besætning var efter hans Mening meget langsom, men de gjorde dog, hvad de kunde, for at redde „Knuds“ Besætning.

1ste Styrmand paa „Knud“, D. A. Hansen, som stod paa Bakken, forklarede, at, da den grønne Lanterne blev synlig, gav Kaptajn Sørensen to Fløjtestød; disse besvarede ikke af „Swaledale“, der vedblivende

viste grønt. „Knud“ gentog de to Fløjtestød, og det andet Skib svarede med et Fløjtestød og viste derpaa sin røde Lanterne. „Knuds“ Kaptajn slog da fuld Kraft bak og gav tre Fløjtestød. Kort efter ramte „Swaledale“ „Knuds“ Styrbordsside.

„Swaledales“ Kaptajn, H. J. Richardson, forklarede, at „Swaledale“ den paagældende Aften kom ind i Tynen og holdt sig paa Nordsiden af Farvandet. Ved „Battery Rocks“ saa han „Knud“, hvis hvide, røde og grønne Lanterne alle var synlige forude ganske lidt om Bagbord. Han gav et Fløjtestød og lagde Roret Bagbord; „Knud“ gav et Fløjtestød, men forandrede ikke Kursen; „Swaledale“ gav atter et Fløjtestød, og „Knud“ svarede med et Stød, men viste nu grønt. „Swaledales“ Maskine sloges bak, og der gaves tre Fløjtestød, men forinden „Swaledale“ kunde stoppe, stødte den sammen med „Knud“, der gik foran dens Boug. Samtidig med at Kaptajn Richardson havde beordret bak til Maskinen, havde han givet Ordre til at gøre en Baad klar, og „Swaledales“ Baad var i Vandet to Minutter efter Sammenstødet.

Juryen udtalte, at de omkomne var druknede ved en ulykkelig Hændelse, der bestod i, at Damperen „Knud“ efter et Sammenstød med Damperen „Swaledale“ var sunket.

Signaler i Taage.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af Hr. Kaptajn A. Andersens Artikel i „Dansk Søfartstidende“ for 23de Oktober d. A. om Signaler i Taage, ønsker jeg gerne optaget følgende i Deres ærede Blad:

Det vil formentlig blive ulige vanskeligere at faa fyldestgørende Sidesignal, som svarer til de farvede Sidelanterner, for saa længe Lanteren er synlig, kan man til enhver Tid se efter, i hvilken Retning den er, pejle den og erkyndige sig om Lanternens Farve. Dette er ikke Tilfældet med Lyden; naar Signalet er givet, saa er Lyden borte med det samme, og man maa da afvente et nyt Signal, for at faa mulig Tvivl hævet; desuden er det ulige vanskeligere at bestemme, hvorfra Lyden kommer, end i hvilken Retning man ser en Lanterne, særlig hvor der er højt Land, Skov eller større Bygninger i Nærheden, hvorfra Lyden kan blive tilbagekastet; man kan let blive vildledt; det kan vel ogsaa tænkes, at Genstande om Bord, som f. Eks. Opbygninger, Baade, Skorsten, kan indvirke paa Lyden, — hvad vil Dommeren sige i det Tilfælde, den vagthavende Officer har taget Fejl af Lydens Retning og givet forkert Sidesignal, som Modparten saa følger med det Resultat, at der sker Kollision; hvem vil blive kendt skyldig: enten den, der i god Tro har givet forkert Sidesignal, eller den, som derved er bleven forledet til at foretage en fejl Manøvre. I hvert Fald tror jeg, at de fleste vagthavende Officerer vil betænke sig, inden de giver Sidesignal, selv om de mener at være sikre paa, i hvilken Retning Modparten nærmer sig; de vil sikkert betænke sig paa at overtage et Ansvar, hvis Følger ingen kan forudse. Ovennævnte er kun det enkelte Tilfælde, hvor der kun er to Skibe i hinandens Nærhed; men det sker hver Dag, at flere Skibe kommer i hinandens Nærhed; for hvem er saa Signalet beregnet, og kan nogen garantere for, at ikke ogsaa et af de andre Skibe, for hvem det ikke er bestemt, tager Hensyn til Signalet og manøvrerer derefter.

Hvorvidt Problemet om Sidesignaler kan løses, véd jeg ikke. Jeg har kun søgt at henlede Opmærksomheden paa det Ansvar, den vagthavende faar for det andet

Skibs Bevægelser, naar han benytter den Slags Signaler. Det er forbundet med baade Tab og Tidsspilde og undertiden Fare ved Navigeringen at skulle mindske Fart i Taage, men paa Søværnsnets nuværende Standpunkt gives der næppe andre Midler, som nogenlunde kan formindske Faren ved Navigeringen under Naturhindringer, som ingen er Herre over.

f. T. Laurvig, d. 25. November 1902.

Jens Kusk Jensen.

En Stranding paa Jyllands Vestkyst.

Det svenske Dampskib „Probus“ grundstødte i første Halvdel af November, paa Rejse fra Grimsby til Norrkøping med en Ladning Kul, paa Jyllands Vestkyst. Den i Gøteborg afgivne Søforklaring indeholder, skriver „Norg. Sjøfartst.“, et og andet af Interesse, hvorfor vi i Korthed gengiver den.

Kaptajnen paa „Probus“ udtalte, at anden Styrmand, stik modsat hans Ordre, havde forandret Kursen, og hvis ikke dette var bleven gjort, vilde Ulykken ikke være hændt. Videre havde 2den Styrmand for Kaptajnen opgivet, at han ved 2 Tiden saa et hvidt Skin, som han antog skrev sig fra en Fiskerbaad, men som senere viste sig at komme fra Bovbjerg Fyr. Dette Skin havde han set lige til Strandingen fandt Sted. Paa Grund af denne Antagelse havde anden Styrmand „givet“ Styrbord hen. Kaptajnen mente, at anden Styrmand burde kunnet indse, at Skinnet ikke kunde komme fra en Fiskerbaad, da det observeredes i hele to Timer, og Fartøjet gik med c. 9 Knobs Fart. Kaptajnen havde ganske vist ikke underrettet anden Styrmand om, at Bovbjerg Fyr skulde komme til Syne, men han antog det for overflødig, da Luften var fuldstændig klar og sigtbar. Desuden var det aldrig før hændt, at anden Styrmand havde undladt at underrette Kaptajnen, naar noget indtraf. Kaptajnen havde beregnet, at han med den ny Kurs vilde være i 7 à 9 Minutters Afstand fra Bovbjerg Fyr Kl. 4 om Morgenen, til hvilken Tid han havde givet Ordre til at blive vækket, og han tænkte da at sætte ny Kurs.

Første Styrmand meddelte, at han ved Overleveringen af Vagten ikke underrettede anden Styrmand om, hvor Fartøjet befandt sig, hvilket han ikke fandt nogen Grund til, da Skibet havde sin bestemte Kurs, og de mødende Fartøjer paa begge Sider havde Kontrakurs. Dersom anden Styrmand havde holdt den rigtige Kurs, vilde Lyset fra Bovbjerg ikke kommet til Syne saa tidlig som Kl. 2, men først ved 3 Tiden.

Anden Styrmand oplyste, at der intet specielt var indtruffet under Vagten, førend Udkigsmanden ved 2 Tiden meldte et klart Lys forud c. 2 Streger om Bagbord. I Begyndelsen troede han, det kom fra en mødende Fiskerbaad; men da det ikke syntes at nærme sig i nogen nævneværdig Grad, antog han, det kom fra en Baad, som holdt samme Kurs. Han holdt sin Kurs til c. 20 Minutter før Ulykken skete, da han faldt $\frac{1}{4}$ Streg af. Han kommanderede: „Ikke nordligere end Kursen!“ Han havde ikke i noget Tilfælde været med til at opgøre Bestikket, saaledes heller ikke den foregaaende Middag, ligesom han ikke var underrettet om, at Fartøjet var ude af sin oprindelige Kurs. Han var heller ikke underrettet om, at Bovbjerg Fyr vilde komme i Sigte. Han troede, at Hanstholmen var det første Fyr, der skulde passeres. Han tilføjede, at Kaptajnen havde givet Ordre til at blive vækket, hvis der indtraf noget; men han syntes ikke, at dette var Tilfældet.

To Matroser afgav Vidnesbyrd i Overensstemmelse med anden Styrmand. De havde ogsaa antaget, at Lyset

kom fra en Fiskerbaad. Paa Forespørgsel erklærede de, at de ikke havde observeret Land. Det, der senere viste sig at være Land, troede de kun var en Skybanke i Horisonten.

Kaptajnen fralagde sig alt Ansvar, da han mente, at Ulykken vilde være undgaaet, dersom han i Tide var bleven underrettet om Forholdene. Et af Rettens sagkyndige Medlemmer ytrede Tvivl om, at $\frac{1}{4}$ Strøgs Kursforandring nord ved Bestikkets Opgør var tilstrækkelig, da Fartøjet var sat hele 14 Sømile ud af Kursen.

Spørgsmaal og Svar.

Sp.: En Damper har til Lastning og Losning 13 løbende Dage (running days), Søn- og Helligdage undtagne; af disse anvendes 9 i Lastehavnen, saa at der kun var 4 tilovers til Lossehavnen. Modtagerne anvendte $4\frac{1}{2}$ Dag til Losningen, og Kaptajnen fordrøede saa $\frac{1}{2}$ Dags Liggedagsgodtgørelse; men Modtagerne nægtede at betale dette, idet de hævdede, at stærk Regn havde forhindret Losningen i $\frac{1}{2}$ Dag, hvilket de betegnede som force majeure, fordi Varen (løst Korn) var let fordærvelig. Naar der er stipuleret „løbende Dage“ til Lastning og Losning, kan da stærk Regn i $\frac{1}{2}$ Dag befri Modtagerne for at svare $\frac{1}{2}$ Dags Liggedagsgodtgørelse?

Sv.: „Løbende Dage“ er paa hinanden følgende Dage. „Løbende Dage, Søn- og Helligdage undtagne“ er paa hinanden følgende Dage med Afbrydelse af Søn- og Helligdage, øjensynligt ganske det samme som „Arbejdsdage“ (working days), hvilket er Dage, paa hvilke der efter Skik og Brug i vedkommende Havn (custom of the port) arbejdes. Intet af Udtrykkene synes at undtage Dage eller Dele af Dage, paa hvilke Vejret hindrer Arbejde. I en af de engelske Domme, der behandler dette Spørgsmaal, hævdedes det udtrykkeligt, at „naar et bestemt Antal Dage er givet Befragteren til Losning, er han ved Kontrakt gaaet ind paa, at fra det Tidspunkt, da Skibet ligger ved den sædvanlige Losseplads, bærer han Risikoen ved enhver regelmæssig Afbrydelse, der forhindrer ham i at have udlosset Skibet ved Liggedagens Udløb“. Et af Dommens Motiver var „en saadan Regels indlysende Hensigtsmæssighed til at hindre Strid om Vejrets Tilstand paa de enkelte Dage.“ Hvis Parterne havde ønsket at undtage den Tid, i hvilken Vejret hindrede Losning, kunde de have brugt Udtrykket „Arbejdsdage, hvis Vejret tillader det“ (weather working days; weather permitting).

Sh. Gaz.

Ugens Havarier.

Notos, Kvase af Frederikshavn, kom d. 26. Novbr. paa Grund ved Vorsaa syd for Sæby. Flot med Assistance af Kystboerne.

Ceres, Dpsk. af Gølle, er paa Rejsen fra Sundsvall til Rotterdam med Trælask indkommet læk til Helsingør efter Grundstødning ved Øland. En Del af Dækslasten er kastet. Afsejlede den 28. Novbr. til Rotterdam, ledsaget af en Bjærgningsdamper.

Emma, Galease af Holmestrand, kom d. 28. Novbr. paa Rejsen fra Hobro til Hjemstedet med Cement paa Grund paa Frederikshavns nordre Mole. Mandskabet bjærgede sig i Land, medens Skibet senere blev flot og indbragt læk til Frederikshavn.

Mary, Dpsk. af Esbjerg, kom d. 28. Novbr. paa Rejsen fra Sundsvall til Antwerpen med Trælask paa Grund ved Friederichsort. Flot med Assistance.

N. G. Petersen, Dpsk. af Kjøbenhavn, har været paa Grund ved Ooster. Flot efter at en Del Dækslast var kastet og har tilsyneladende ingen Skade taget; fortsat Rejsen til Gent.

Talisman, Barkslib af Kivik, er d. 29. Novbr. paa Rejsen fra London til Helsingør med en Ladning Koks bleven paasejlet ud for Kullen af Barkslib M. Roosval af Oscarshavn, paa Rejsen til Hjemstedet med Kul. Talisman maatte holde ind til Issefjorden, for at faa Lækagen tætnet, og blev senere indbugseret til Helsingør.

Marie, Galease af Thisted, kom den 29. Novbr. paa Rejsen fra Thisted til Kjøbenhavn paa Grund ved Aalborg.

Ærø Kapt. *Joh. Albertsen*, Marstal.
 Sydjylland " *P. Pedersen*, Strandhuse, Kolding.
 Midtjylland " *S. Christensen*, Aarhus.
 Nordjylland " *J. P. Christiansen*, Langesg. 6, Aalborg.

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

Foreningsmeddelelser.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Indmeldelse i Foreningen kan ske til Kredsbestyrelsernes Formænd:

Skibsreder M. N. Fischer, Vejle; Skibsreder C. P. Lund, Rønne Kaptajn Jacob Holm, Kjøbenhavn; Havnefoged Carl E. Møller, Svendborg; Skibsreder Marius Petersen, Marstal; Havnefoged A. P. Rasmussen, Nykjøbing, Jyll.; Konsul Rechnitzer, Aalborg; Kaptajn J. H. Svarrer, Nordby, Fanø; Skibsmægler G. Nicolaisen, Aarhus.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen</i> og <i>Henrik Knudsen</i> .
Aarhus.....	—	<i>N. Knudsen</i> .
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen</i> .
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen</i> .
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft</i> .
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen</i> .
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen</i> .
Horsens.....	Overretssagfører	<i>Schouenborg</i> .
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz</i> .
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen</i> .
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen</i> .
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen</i> .
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen</i> .
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen</i> .
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist</i> .
Nykjøbing Jyll.	—	<i>Axel Tønnesen</i> .
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe</i> og <i>C. Knudsen</i> .
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen</i> .
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen</i> .
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne</i> .
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen</i> .

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen</i> , Nordborggade 4, Kbhvn.
Dragør.....	"	<i>J. Schmidt</i> , Dragør.
Faxe og Omegn.	"	<i>J. P. Hansen</i> , Faxe Ladeplads.
Rødvig.....	"	<i>J. P. Nielsen</i> , Rødvig.
Stege og Nyord.	"	<i>N. P. Hansen</i> , Nyord, Stege.
Vestsjælland....	"	<i>H. Larsen</i> , Vordingborg.
Lolland-Falster..	"	<i>C. Andersen</i> , Bandholm.
Bornholm.....	"	<i>H. M. Kofoed</i> , Rønne.
Midtøen.....	"	<i>M. Christiansen</i> , Nørrebro 106, Odense.
Sydøen.....	"	<i>Th. Nielsen</i> , Svendborg.
Østøen.....	"	<i>W. Iversen</i> , Nyborg.
Langeland.....	"	<i>A. P. Jakobsen</i> , Rudkjøbing.
Nordøen.....	"	<i>C. Mortensen</i> , Nørreby Mark, Bogense.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensens, ank. til Rotterdam 1. Decbr. — Alabama, Gøtsche, afg. fra New Orleans 30. Novbr. hertil. — Algarve, Borries, afgik fra Cadiz til Lissabon 1. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, ankom til Helsingør 30. Novbr. — A. N. Hansen, Paaske, ankommer forv. til Reval 2. Decbr. fra Antwerpen. — Antwerpen, Andresen, afg. fra Christiania 20. Novbr. til Boston. — Arkansas, Petersen, afgik fra New York 15. November hertil. — Arno, Strubberg, ank. hertil 30. Novbr. fra Rotterdam. — Axelhuus, Skov, afaar forv. herfra 3. Decbr. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, afgik fra Dartmouth 30. November hertil. — Beira, Lunge, ankom til Malaga 27. Novbr.; afaar forv. 3. December til Marseilles. — Botnia, Bay, afaar forv. herfra 2. Decbr. til Reval. — Ceres, Kjær, ankom her 30. Novbr. fra Vestnorge. — Christian IX., Kolster, ank. til Pillau 1. December. — Chr. Broberg, Nielsen, afgik fra Dartmouth 26. Novbr. til Valencia. — Christiansund, Rørbye, ank. til Trondhjem 1. December. — Constantin, Harder, afg. fra Newcastle 1. Decbr. til Libau. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afgik herfra til Reval 29. Novbr. — Douro, Mortensen, afgik fra Dartmouth 29. Novbr. til Oporto. — Ella, Mortensen, ankom til Hamburg 1. December. — Florida, Ørum, afaar forv. fra New York 2. December hertil. — Frederik, Thomsen, afg. fra Hull 30. Novbr. hertil. — Garonne, Kromann, ank. til Riga 30. Novbr. — Georgios I., Schibbye, afgik fra Boston 15. Novbr. hertil. — Hekla, Wulff, afgik fra New York 22. November hertil. — Hjelms, Hansen, ankom til Hamburg 1. Decbr. — Island, Holst, afaar forv. herfra 3. Decbr. til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Messina 30. Novbr. direkte hertil. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Riga 2. Decbr. til Antwerpen. — Jyden, Glösen, afg. fra Riga 30. Novbr. hertil. — Kasan, Hansen, afgik fra Antwerpen 29. November til Newcastle. — Kentucky, Thidemann, pass. Butt of Lewis 29. Novbr. herfra til New York. — Kiew, Jacobsen, ank. til London 30. Novbr. — Kursk, Møller, afg. fra Libau 29. Novbr. til London. — Leopold II, Meier, pass. Brunsbüttel 30. Novbr. fra Danzig til Liverpool. — Loire, Rabe, ankom til Bordeaux 24. Novbr.; afaar forv. 4. Decbr. til La Rochelle. — Louise, Rasmussen, ank. til Kønigsberg 24. Novbr. — Louisiana, Lissner, afgik herfra 7. Novbr. til New Orleans. — L. P. Holmblad, Andersen, ankom til Boston 20. Novbr. — Maja, Kofoed, ank. her 1. Decbr. fra Hamburg. — Moskø, Sørensen, ankom her 1. Decbr. fra Esbjerg. — Nicolai II, Sonne, afg. fra New York 29. Novbr. hertil. — Nishnej Novgorod, Harder, ank. til Antwerpen 29. Novbr. — Norge, Gundel, ank. 28. Novbr. til New York. — Nordjylland, Krag, afaar forv. 3. Decbr. fra Antwerpen hertil via Aarhus. — O. B. Suhr, Jønsen, afg. fra Antwerpen 30. Novbr. til Reval. — Omsk, Müller, ankom til Rouen 29. November. — Oscar II, Skjødt, ankom til New York 2. Decbr. — Perm, Christensen, ankom her 1. Decbr. fra Libau. — Pregel, Olsen, afgik fra Libau 30. Novbr. til Hull. — Rita, Meldahl, afgik fra Dartmouth 30. Novbr. til Genoa. — Seine, Staal, ankom her 1. December fra La Rochelle. — Texas, Holm, afgik herfra 30. Novbr. til New Orleans. — Thyra, Fischer, ankom til Hull 28. Novbr. — Valdemar, Johnsen, afgik fra Hull 30. November til Windau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom her 27. Novbr. fra Valencia. — Viking, Rasmussen, afg. fra Valencia 29. Novbr. direkte hertil. — Xenia, Kruse, ankom til Stettin 29. Novbr. herfra. — Yrsa, Gommessen, afgik herfra til Reval 29. Novbr. — Hengest Simonsen, ankom hertil 1. Decbr. fra Dunkirk. — Skalholt, Ørsted, ankom til Danzig 1. December herfra. — Mercur, Thomle, afg. fra Messina 24. Novbr. direkte hertil. — Vesta, Gotfredsen, afgik herfra 2. December til Riga. — Pera afgik fra London 1. Decbr. hertil. — Venus ankom

her 29. Novbr. fra Rotterdam. — Activa ank. her 29. Novbr. fra Bremen. — Forsete afgik herfra 30. Novbr. til Kongsberg. — Wally afgik herfra 30. November til Norköping. — Skjold ankommer forv. til Manchester 2. Decbr. — Håbil afg. fra Liverpool 28. Novbr. hertil. — Erik afg. fra Stettin 1. Decbr. til Manchester

Carl, Skjold, Gorm: Gorm, Mahncke, afg. fra Blyth 29. Novbr., best. til Riga. — Frode, Tofte, afgik fra Libau 27. Novbr., ank. til Rotterdam 1. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Southampton 2. Novbr., best. til Swansea. — L. H. Carl, Meyer, afg. fra Zaandam 26. Novbr., ank. til Wearmouth 27. Novbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 23. Novbr., bestemt til Alexandria. — Knud II, Mahncke, afg. fra Antwerpen 23. Novbr., ankommen til Sunderland. — Skjold, Schmidt, afg. fra Blyth 19. Novbr., ank. til Riga 27. Novbr. — Danmark, Kraemer, afgik fra Riga 23. Novbr., ank. til Rotterdam 29. Novbr. — Ragnar, Holst, afg. fra Alexandria 19. Novbr., best. til Bristol. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 28. Novbr., bestemt til Libau. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Rotterdam 30. Novbr., ank. til Blyth 30. Novbr. — Olaf, Petersen, afg. fra Alexandria 18. Novbr., best. til Sharpness. — Svend II, Risee, afg. fra Stettin 25. Novbr., ank. til Sunderland 1. Decbr.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, afg. fra Cardiff 21. Novbr., best. til Dakar. — Niobe, Schmidt, afgik fra Hamburg 28. Novbr., ank. til Christiania 1. Decbr. — Nancy, Nielsen, afg. fra Åbo 29. Novbr., ank. til Sundsvall 30. November. — Nautik, Mortensen, afg. fra Methil 28. Novbr., ank. til Esbjerg 2. Decbr. — Nordseen, Gram, afg. fra Hamburg 28. Novbr., ank. til Grangemouth 1. Decbr. — Nexos, Sørensen, afgik fra Gomera 23. Novbr., ank. til Saffi 1. Decbr. — Nora, Jørgensen, afgik fra Burntisland 30. Novbr., bestemt til Esbjerg. — Neptun, Winther, ank. til Marseille 27. Novbr. — Nerma, Nielsen, afgik fra Esbjerg 2. Decbr., best. til Warkworth. — Alfa, Thøgersen, afg. fra Jersey 1. Decbr., best. til Hartlepool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Leith 27. Novbr., afgik 29. Novbr. til Swinemünde. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ank. til London 25. Novbr., afg. 29. Novbr. til Shields. — Johan Siem, Knudsen, afgik fra Methil 26. Novbr., ank. til Swinemünde 30. Novbr. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Blyth 26. Novbr., afgik 28. Novbr. til Swinemünde. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Aarhus 25. Novbr., ank. til Libau 28. Novbr. — Russ, Rasmussen, afg. fra Swinemünde 26. Novbr., best. til Riga. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Kotka 23. Novbr., afgik fra Kotka 28. Novbr., bestemt til Antwerpen.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Ghent 29. Novbr. — Kamma, Løffer, afgik fra Tynen 26. Novbr. — Helga, Lagesen, ank. til Barcelona 27. Novbr. — Martha, Jørgensen, ank. til Sevilla 1. Decbr. — Elna, Møller, ank. til Penard 1. Decbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Newport 25. Novbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afg. fra Vlaardingen 27. Novbr., ank. til Burntisland 29. Novbr. — Ophelia, Wilhelmsen, afg. fra Genua 27. Novbr. — Væring, Krohn, afgik fra Neapel 29. Novbr.

Dania. Mary, Nielsen, ank. til Antwerpen 30. Novbr. — Dagny, Lorentzen, afgik fra Helsingfors 2. Decbr., best. til Kongsberg.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Leith 29. Novbr. — Karen, Degn, ank. til Swansea 1. Decbr.

Kjøbenhavnske. Jylland, Andersen, ank. til Tyne 25. Novbr. — Fyen, Hansen, ank. til Aarhus 27. Novbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Riga 29. Novbr., best. til Ghent. — Russia, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 26. Novbr., ank. til Grangemouth 29. Novbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Kjøbenhavn 29. Novbr., ank. til Aalborg 30. Novbr.

Østersøen. Gratia, Skov, afgik fra Lübeck 30. Novbr., bestemt til Riga.

Union. Frisia, Nielsen, ank. til Amsterdam 28. Novbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Newcastle 28. Novbr., ank. til Hamburg 1. Decbr. — Carbonia, Jørgensen, ank. til Riga 26. Novbr.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra Memel 28. Novbr., best. til London. — Brattingsborg, Clausen, ank. til Rosario 21. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Calais 2. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, afgik fra Dunstan 29. Novbr., best. til Aalborg. — Frederiksberg, Jørgensen, ank. til Dordrecht 26. Novbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 25. Novbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Coronel 10. Novbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ank. til Kjøbenhavn 30. Novbr. — Skanderborg, Jensen, ank. til Cardiff 30. Novbr. — Søborg, Fischer, ank. til Cardiff 30. Novbr. — Uranienborg, Schmidt, afgik fra Galatz 23. Novbr., bestemt til Ostende. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Riga 24. Novbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Newcastle 29. Novbr. — Klampenborg, Jensen, ank. til Dieppedalle 21. Novbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Göteborg 21. Novbr. — Silkeborg, Pedersen, afgik fra Las Palmas 2. Decbr., best. til Sevilla. — Tuborg, Mathiesen, ank. til Neapel 29. Novbr. — Ulfborg, Hveysel, ank. til Riga 1. December. — Vordingborg, Petersen, ank. til Kjøbenhavn 3. Decbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, afgik fra Kjøbenhavn 1. Decbr., best. til Blyth. — Kallundborg, Lund, afgik fra San Lucar 25. Novbr., best. til Glasgow.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, afgik fra Newcastle 30. Novbr., best. til Swinemünde. — Sjælland, Sonnichsen, afgik fra Kbhvn. 1. Decbr., best. til Methil. — Agnete, Jensen, afgik fra Burntisland 29. Novbr., best. til Kiel. — Hermia, Sørensen, ank. til Burntisland 29. Novbr. — Alice, Hansen, afg. fra Kiel 29. Novbr., best. til Burntisland. — Ajax, Brorson, afgik fra Burntisland 1. Decbr., best. til Kiel. — Bornholm, Petersen, afgik fra Grangemouth 29. Novbr., bestemt til Korsør. — Nauta, Madsen, ank. til Newcastle 1. Decbr. — Rønne, Hintze, ventes til Kristiansand fra Island.

Danmark. Thorvaldsen, Olsen, ank. til Methil 2. Decbr. — Ansgar, Reese, afgik fra Boness 1. Decbr., bestemt til Kjøbenhavn. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Kjøbenhavn 24. Novbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Reval 22. Novbr. — Helge, Olsen, ank. til Libau 30. Novbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddelelser: Siam, Glahn, afgik fra Funchal 15. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ank. til Shanghai 29. Novbr. — Prins Valdemar, Berg, afg. fra Singapore 1. Decbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ank. 25. Novbr. til Nørre Sundby. — Erindring, Hansen, ank. t. Kallundborg 26. Novbr.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Terneuzen 2. Decbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Seriphos 27. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Blyth 29. Novbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ank. til Ghent 27. Novbr. — G. Koch, Jørgensen, ank. til Ismig 27. Novbr. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. til Bona 24. Novbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til Helsingør 30. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, afgik fra Piræus 30. Novbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ligger i Sunderland. — London, Bom, afgik fra Riga 1. Decbr., best. til Terneuzen. — Paris, Nielsen, ank. til Aarhus 2. Decbr.

Myren. Anna, Moyell, afgik fra Kiel 2. Decbr., best. til Libau. — Clara, Jensen, ank. til Burntisland 1. Decbr. — Kai, Thomsen, afgik fra Kjøbenhavn 29. Novbr., best. til Burntisland.

Ægir. Erik, Steen, afgik fra Grangemouth 30. Novbr., bestemt til Kjøbenhavn. — Svend, Kurtzbars, ank. til Rotterdam 1. Decbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, ank. til Messina 26. Novbr. — Asger Ryg, Hagedorn, ank. til Liverpool 1. Decbr.

Sejlskibe.

Fane, Nordby. Clara, Carstensen, afgik fra Falmouth 18. Novbr. til Fleetwood. — Casma, Sonnicksen, afgik fra Antwerpen 17. Novbr. til Port Natal, passeret Beachy Hd. 18. Novbr. — Amete, Nielsen, ank. til Bahia 23. Novbr. fra Hamburg. — Embla, Jepsen, ank. til Mauritius 23. Novbr. fra Port Elisabeth.

Rønne. Hans Peter, Westh, ank. til Kjøbenhavn 26. Novbr. — Ane Cathrine, Møller, ank. til Nykjøbing F. 26. Novbr. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. til Kjøbenhavn 27. Novbr.

Svendborg. Slesvig, Mikkelsen, ank. til Christiania 24. Novbr. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. til London 24. Novbr. — Hans Ditlev, Christiansen, ank. til Malmø 24. Novbr. — Martha, Hansen, ank. til Libau 24. Novbr. — Boline Marie, Hansen, ank. til Libau 24. Novbr. — Alfrede, Wilde, ank. til Granton 26. Novbr. — Doris, Hansen, ank. til Leith 26. Novbr. — Sofie, Jensen, ank. til Faxe 26. Novbr. — Valkyrien, Hansen, ank. til Faxe 26. Novbr. — Anna Kirstine, Frandsen, ank. til Itzehoe 26. Novbr. — Christian, Jørgensen, ank. til Odense 26. Novbr. — Hans Emil, Hansen, ank. til Leith 26. Novbr. — Ane, Rasmussen, ank. til Leith 26. Novbr. — Hanne, Jørgensen, ank. til Thure 26. Novbr. — Grethe, Hansen, ank. til Hasle 27. Novbr. — Maren Kirstine, Jensen, ank. til Flensborg 27. Novbr. — Fortuna, Christiansen, ank. til Newcastle 27. Novbr. — Venus, Poulsen, ank. til Kjøge 29. Novbr. — Ellen Kirstine, Nielsen, ank. til Boston 28.

Novbr. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. til Kalmar 30. Novbr. — G. R. Berg, Petersen, ank. til Christianssand 1. Decbr. — Pallesen, Jensen, ank. til Swinemünde 30. Novbr. — Fædres Minde, Nielsen, ank. til Kjøbenhavn 30. Novbr. — Roma, Jensen, ank. til Aarhus 1. Decbr.

Ærs. Karen, Bager, ankom 25. Novbr. til Wemyss. — Valkyrien, Haagensen, ank. 25. Novbr. til Frederiksstad. — Debora, Rasmussen, ank. 24. Novbr. til West Wemyss. — Hermod, Dreimann, ank. 26. Novbr. til Leith. — Lorenz, Levinsen, ank. 25. Novbr. til Hull. — Hansigne, Thøgersen, ank. 25. Novbr. til Cardiff. — Freden, Boye, laa 23. Novbr. til Ankers ved Sletten. — Frem, Folmer ank. 25. Novbr. til Vestervik. — Heimdal, Eriksen, er ankommen til Maracaibo (Venezuela). — Nicolines Minde, Schesler, ank. 24. Novbr. til Kjøbenhavn. — Caroline, Madsen, ankom 24. Novbr. til Kjøbenhavn. — Malfridur, Hansen, afgik 23. Novbr. fra Kjøbenhavn til Østersøen. — Amor, Hansen, ank. 24. Novbr. til Kjøbenhavn. — Haabet, Hansen, ank. 24. Novbr. til Kjøbenhavn. — Hebe, Clausen, afg. 24. Novbr. fra Brevik til Leith f. O. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. 25. Novbr. til Rufisque (Afrika). — M. Hay, Petersen, ank. 25. Novbr. til Libau. — Diana, Hansen, ank. 27. Novbr. til Faaborg. — Foreningen, Hansen, ank. 27. Novbr. til Brieux. — Argus, Jensen, ankom 22. Novbr. til Gent. — Wemyss, Andersen, ank. 24. Novbr. til Aberdeen. — Norma, Albertsen, passerede 24. Novbr. Kjøbenhavn. — Fred, Friis, ankom 24. Novbr. til Bervig. — Niels Juel, Nielsen, var 25. Novbr. sejlklaar i Liverpool, bestemt til Newport Mon. — Anna ankom 26. Novbr. til Kjøbenhavn. — Thyra, Jørgensen, afgik 25. Novbr. fra Kjøbenhavn til Æbeltoft. — Hans, Hansen, ank. 25. Novbr. til Kjøbenhavn. — Kirstine, Kromann, ank. 25. Novbr. til Kjøbenhavn. — Albertine, Krull, ank. 25. Novbr. til Præstø fra Danzig. — Grev Frijs, Clausen, ank. 25. Novbr. til Patras (Grækenland). — Sigrid, Petersen, ank. 26. Novbr. til Bari (Italien). — Kvik, Andersen, ankom 27. Novbr. til Ramsgate. — Christian d. 9ende, Christensen, ank. 28. Novbr. til Leith. — Castor, Sonne, ank. 27. Novbr. til Sunderland. — Thor, Kromann, er ankommen til Bahia (Brasilien) fra Hamburg. — Salus, Bager, ankom 27. Novbr. til Kjøbenhavn. — Hans, Hansen, afg. 26. Novbr. fra Kjøbenhavn til Æbeltoft. — Ino, Weber, ank. 27. Novbr. til Svendborg. — Cæsar, Jørgensen, afgik 26. Novbr. fra Kjøbenhavn til Horsens. — Adele, Rasmussen, afgik 26. Novbr. fra Kjøbenhavn til Vejle. — Vera, Hansen, var sejlfærdig 25. Novbr. i Gøteborg, best. til Treguir.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstaadene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Horns-Rev. Paa Toppen af Fyrmasten i Fyrskibet „Horns-Rev“ er der over Ballonen anbragt en 36 Fod høj Stang, fra hvis Top et Fangnet til Gnisttelegraffering hænger skraat over mod Papeøjemastens Top. Fangnettet er en 30 Fod lang Cylinder af meget aabent Traadnet.

Den mellem Fyrskibene „Horns-Rev“ og „Vyl“ og Blaa-vands-Huk Fyr oprettede Gnistelegrafforbindelse er udelukkende beregnet paa, at Fyrskibene skulle kunne melde til Blaa-vands-Huk Fyr Søulykker eller betydelige Havaritilfælde, som observeres fra eller meddeles til Fyrskibene.

Der er saaledes hverken paa Fyrskibene eller ved Fyret nogen offentlig Signal-Station til Modtagelse og Afsendelse af private Meddelelser.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Kalmarsund. Trädgårdsgrundet. Lystønden ved Trädgårdsgrundet er atter udlagt.

Gotland Ø.-Kyst. Britterna. Britterna Klokketønde er for Vinteren ombyttet med en sort og hvid Stage.

Vestervik. Lilla Blockholmsundet og Slottsholmen. Uden for Vestervik er Fyrene ved Lilla Blockholmsundet og Slottsholmen slukket og følgende nye Fyr tændt:

Ved Lilla Blockholmsundet fire Fyr, nemlig: Ved Rendens N.-Sides Ø.-Ende et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 Fod. 57° 45' 30" N. Br. 16° 40' 24" Ø. Lgd. Ved Rendens N.-Sides V.-Ende et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 57° 45' 30" N. Br. 16° 40' 22" Ø. Lgd. Holdte overet lede disse to Fyr fra Gränsö Fyrs hvide Vinkel til Indløbet i Lilla Blockholmsundet. Ved Rendens S.-Sides Ø.-Ende et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 Fod. 57° 45' 28" N.

Br. 16° 40' 24" Ø. Lgd. Ved Rendens S.-Sides V.-Ende et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 Fod. 57° 45' 28" N. Br. 16° 40' 22" Ø. Lgd. Holdte overet lede disse to Fyr fra Lilla Blockholmsundet til den røde Vinkel i Vestervik Fyr.

Vestervik Fyr paa Kajen ved Storgatens Forlængelse er et rødt, fast Fyr, der er formøket over Møllegrundet. Flammens Højde: 22 Fod. 57° 45' 30" N. Br. 16° 38' 45" Ø. Lgd. Fyrapparat af 6. Orden. Fyrene vises fra Jærnbakker.

Landsort. I Begyndelsen af 1903 forandres Taagsignalet ved Landsort Fyr. Det skal da gives med Et-Knald hver 5 Minutter. Nærmere Meddelelse senere.

Stockholm Skærgaard. Ådkubben. Den 1ste Januar 1903 forandres Ådkubben Fyr til at vise hvidt, fast Lys fra N. 74° 0' til N. 79° 0', og rødt, fast Lys fra N. 79° 0' til N. 83° 0', forøvrigt uforandret.

Sandhamn. Over Vraget af den udenfor Sandhamn sunkne Dampner „Polstjernan“ er Dybden nu 6 Fv. Afmærkningen er inddraget.

Bottniske Bugt. Den 20de November 1902 er Fyrskibet „Sydostbroten“ inddraget.

Norra Qvarken. Husum. Husum Fyr er nu forandret og viser grønt Hurtigblink fra N. 80° Ø. til N. 89° Ø., hvidt Hurtigblink fra N. 89° Ø. gennem Ø. til S. 70° Ø. og rødt Hurtigblink fra S. 70° Ø. til S. 47° Ø.

Finland. Den 22de Oktober 1902 er Fyrskibet „Plevna“, d. 27. Oktbr. Fyrskibet „Helsingkallen“ og den 23de Novbr. Fyrskibet „Verkomatala“ inddraget.

Ruslaud. Pillau. Udenrigsministeriet meddeler: Ved Pillau er Vinterafmærkningen foretaget.

Tyskland. Kurisches Haff. Atmath. Det forreste Ledefyr ved Atmath Munding er slukket og et rødt, fast Fyr tændt 2½ Kbl. længere inde i Landet. Fyrlinens Retning er uforandret.

Frisches Haff. Möwenhaken. Vraget, der laa sunket 5½ Kbl. Ø. for Tønden ved Möwenhaken, er borttaget. Afmærkningen er inddraget.

Neufahrwasser. Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af Neufahrwasser V.-Mole er fornyet og vises fra en 22 Fod høj Baake. Flammens Højde: 35 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Det lyser fra S. 64° V. gennem V., N. og Ø. til S. 76° Ø., fri at Neufahr-Riff.

Ifølge Telegram af 28de November 1902 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Palmerort“ inddraget for Is.

Darsser Ort. Ved Darsser Ort vil til Forsøg i Vinter blive vist følgende Signaler for Is fra en Mast med Raa S. for Fyrtaarnet. Signalerne paa Raaens S.-Ende angaar Femer-Bælt, paa dens N.-Ende Barhöft Farvand til Stralsund. Signalerne gives med staaende Rektangler (a) og et liggende Rektangel (b) hejst under Raaen og betyde fra oven nedad: — Intet Signal. Skibsfarten ubindret. — a. Besværlig for Sejlskibe. — b. Besværlig for Sejlskibe, kun mulig med Slæbedampere. — a. b. Meget besværlig; lukket for Sejlskibe. — b. a. Kun mulig for kraftige Dampere. — a. a. Kun mulig med Hjælp af Isbryder. — b. a. a. Skibsfart lukket. — a. a. b. Rende holdes aaben af Isbryder. — a. b. a. Isforholdene ubekendte.

Femer-Bælt. I Begyndelsen af December 1902 inddrages Fyrskibet „Fehmarnbælt“ midlertidig.

Femer-Sund. I Femer-Sund er gravet en c. 100 Alen bred, 16 Fod dyb Rende, hvis Midtlinie er Linien Struktampbuk Fyr og Flügge Fyr overet. Den er afmærket med fem sorte Tønder 1-5 og syv røde Tønder A-G og en V.-lig Anduvningstønde. Uden for det V.-lige Indløb er der ikke under 15 Fod Vand, men uden for det Ø.-lige Indløb kan der paa Sten være mindre end denne Dybde.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Amrom S. Seesand. Baaken paa Seesand opføres ikke igen.

Heigoland. Dünen. Om kort Tid forhøjes Ø.-Baaken paa Dünen 6 Fod, og det røde Blinkfyr paa V.-Baaken ombyttes med et hvidt Blinkfyr af samme Art.

Elben. En grøn Vragtønde er udlagt ¼ Kbl. oven for det S.-ligste af den Del af „Lemuos“ Vrag, som ligger op ad Elben. I Farvandets Retning kan man gaa tæt S. om Tønden, men med stærk Isgang maa man ikke stole paa, at den er paa Plads.

Lühe. Paa Grund af Farvandsts Forandring i Elben er Tønde K flyttet SV. hen i 19 Fod Vand. 53° 36' N. Br. 9° 34' Ø. Lgd.

Lysvinklerne i Lühe høje og lave Fyr, i Grünendeich og Twielenfleth Fyr ere forandrede, saa at Lysgrænsen for de tre første og Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i det sidste gaar over Tønde K.

I Lühe høje Fyr er til Forsøg SV. for den hvide Vinkel med Blink, der lyser ned ad Floden, tilføjet en rød, 8° stor Vinkel med samme Blink. Overgangen fra rødt til hvidt Lys angiver altsaa, at Tønde K er passeret, og at Kursen skal forandres.

Aussen Jade. Minsener Farvand. Vraget af Tjalken „Neederland“ er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget.

Holland. Ems og Friesche Zeegat. I Delfzijl Havne-

indløb er Tønderne for Vinteren ombyttede med Vagere. I Gat van Schiermonnikoog ere Spidstønderne Nr. 1 og 2 samt Stumpstønderne Nr. 1 og 2 inddragne. En Stumpstønde uden Nr. ligger ved SØ-Kanten af Oude Wal.

Vlie Red. Boontjes. I Boontjes ere Lystønderne paa Grund af Is ombyttede med Vintersømærker, og Fyrskibet paa Vlie Red er inddraget.

Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. I Nieuwe Rotterdamsche Waterweg have Stumpstønderne nu Nr. 1—11.

England. Cromer. Dampere „Tibular“ er sunken 2⁷/₈ Kml. Ø. for Cromer. En grøn Vragtønde er i 6¹/₂ Fv. Vand udlagt 1¹/₂ Kbl. Ø. for Vraget. 52° 55' N. Br. 1° 23' Ø. Lgd.

Harwich. Shipwash Sand. Følgende Tønderes Navn ere forandrede saaledes:

Southwest Shipwash Tønde hedder South Shipwash Tønde, Southeast Middle Shipwash Tønde hedder Southeast Shipwash Tønde, Northeast Middle Shipwash Tønde hedder East Shipwash Tønde, Middle Shipwash Tønde hedder West Shipwash Tønde og South Middle Shipwash Tønde hedder Southwest Shipwash Tønde.

Humber. Bull Sands SV. En 14 Fods Grund har dannet sig SV. for „Bull Sands“ Fyrskib, 1¹/₂ Kml. S. 50° V. fra Spurn Point Fyr og fra Donna Nook Baake i N. 26° V. 53° 38' N. Br. 0° 5' Ø. Lgd. Man bør kun benytte de afmærkede Løb.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

England. Bristol Channel. Barry. SV. for Vraget af Dampere „Penzance“ paa Barry Red er udlagt endnu en Vragtønde. Man maa ikke gaa mellem de to Vragtønder.

England V.-Kyst. Milford Haven. Smakken „Cymro“ er sunken i 6 Fv. Vand i Milford Haven. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde, der ligger i 6 Fv. Vand 2 Kbl. S. for det, 4 Kbl. N. 70° Ø. fra St. Ann lave Fyr.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Gironde. St. Pierre de Royan. Saint Pierre røde, faste Fyr er forstærket, saa at Lysevnen er 20¹/₂ Kml. Lysvinklen er indskrænket til c. 15°. Hvis Midte ligger i S. 42° V. Flammens Højde, 113 Fod, er uforandret.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Kennebec River. Shag Rock. Shag Rock Baake er malet hvid.

Massachusetts. Boston Harbor. Hingham Bay. Nantasket Roads. Windmill Point. Paa Windmill Point er tændt et rødt, fast Fyr, 2¹/₁₀ Kml. S. 42¹/₂° V. fra Boston Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. Hvid Fyrpæl. 42° 18' 10" N. Br. 70° 55' 20" V. Lgd.

Rhode Island. Block Island. Great Salt Pond. I Indløbet til Great Salt Pond er der i en ganske smal Rende 18 Fod og 15 Fod i et 130 Alen bredt Løb. En 14 Fods Grund ligger 1/2 Kbl. N. 6° V. fra Fyret paa Great Salt Pond Bølgebryders Yderende.

New York. Block Island Sound. En Damper rapporterer at have mistet et Skrublad i Block Island Sound, 6 Kml. N. 76° Ø. for Gull Island Fyr.

Delaware River. Reedy Island. Reedy Island Ledefyrer Forandring er udsat indtil videre.

Virginia. Fyrskib Nr. 49 „Cape Charles“ skal flyttes 1/3 Kml. SØ. hen i Mærket, Cape Charles Fyrtaarn overet med det gamle Taarn i N. 76° V. og fra Cape Henry Fyr i S. 55° V.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karabiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Withlacoochee River. Port Inglis. Løbet, der fører til Port Inglis Ankerplads, er afmærket. Besejlingen sker saaledes:

Naar man har Cedar Key Fyr i N. 2¹/₂° Ø. og har 5 Fv. Vand, har man den lodret stribede Anduvningstønde i N. 63° Ø., som man da holder ind til. Fra den styres S. 75° Ø. til Bar Mid-Channel Tønden, hvorfra styres N. 71¹/₂° Ø. midt i Løbet, passerende Tønde Nr. 1, 1/2 Kbl. om Bagbord; Nr. 2, 1/3 Kbl. om Styrbord; Nr. 3, 50 Alen om Bagbord; Nr. 4, 3/8 Kbl. om Styrbord, og ind til Mid-Channel Tønden. Her forandres Kursen til N. 65° Ø., passerende Tønde Nr. 6, 2/3 Kbl. om Styrbord, Nr. 5, 1¹/₂ Kbl. om Bagbord; Nr. 8, 1 Kbl. om Styrbord og ind til Inner Mid-Channel Tønde, hvor man ankrer. Tønde Nr. 7 afmærker Ø.-Siden af Indløbet til Ankerpladsen. Der faas ved denne Sejlads ikke under 19¹/₂ Fod Middel-Lavvande. Middel-Flodhøjden er 2³/₄ Fod. En Fortøjtønde ligger i 26 Fod Vand paa den indre Ankerplads. I Port Inglis er der Stormsignal-Station, og Pladsen er i Telegraforbinding med Omverdenen.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Pernambuco. Tamandaré. Baixa Grande. Den røde Spidstønde ved Baixa Grande ligger S. for Grunden, fra Fort S. Ignazio i S. 30° Ø., 13⁵/₈ Kbl. Fortet ligger paa 8° 43' S. Br. 35° 5' V. Lgd.

Paranagua Bugt. Den hvide Klokkestønde ved Indløbet til det N.-lige Løb til Paranagua Bugt og den røde Tønde ved Indløbet til det S.-lige Løb ere ombyttede. Klokkestønden ligger nu 5 Kml. S. 40° Ø. fra Fortet paa Øen Mel og den røde Tønde 6¹/₂ Kml. S. 73° Ø. fra samme Fort, som over hvilket ligger paa 25° 31' S. Br. 48° 19' V. Lgd.

Vraget af „Portao“ ligger sunket i det S.-lige Løb til Paranagua Bugt, 7 Kbl. N. 66° Ø. fra Fyret paa Fortet paa Øen Mel og fra Pynt Conxas Fyr i N. 15° V. V. for Vraget, der er 9 Fod Vand, ligger en rød Spidstønde.

Argentina. Rio de la Plata. Fyrskibet „Punta Piedras“ V. Til Brug ved Opmaalng er c. 4 Kml. N. 73° V. for Fyrskibet „Punta Piedras“ opført en hvid og sort vandret stribet, pyramideformet Baake, 22 Fod høj over Vandet. 35° 27' S. Br. 56° 54' V. Lgd.

Chili. Chonos Arkipelag. Moraleda Channel. Traiguen og Churrecue Island. Omtrent midt i Løbet Moraleda Channel, mellem Traiguen og Churrecue Island, ligger en Gruppe Smaaser, som deler Løbet i to. I det S.-lige Løb, som hidtil har været benyttet, er der fundet flere Klipper, hvorimod det N.-lige Løb er rent og bør benyttes.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Italien. Savona. Den 30. November 1902 tændes tæt ved Yderenden af den ny Bølgebryder, som er under Arbejde, til venstre for Indløbet til Savona Havn et elektrisk rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Synsvidden: 4 Kml. Fyrpæl. Fyret staar 500 Alen N. 12° V. fra Fyret paa Molen Delle Casse. Samtidig borttages den mørke Vinkel i det grønne, faste Fyr paa N.-Molen. Det røde, faste Fyr paa det gamle Molehoved til venstre for Indløbet slukkes, og en midlertidig rød Lanterne tændes 100 Alen N. 9° V. for dets Plads ved Arbejdsstedet paa Tværmolen. Den er formærket S. for Havnen og over Løbet til c. N. 54° Ø. Kommande SV. fra skal man, naar man er tværs af det ny, røde, elektriske Fyr paa Bølgebryderen, styre paa det grønne Fyr paa N.-Molen til den røde, midlertidige Lanterne paa Tværmolen kommer i Sigte, hvorefter man staar ind i Havnen ved Hjælp af de to Fyr.

Rusland. Dnieper Liman. Bug. Otchakov. Ved Otchakov Kanal er Khablov Forbaake en hvid, 31 Fod høj, pyramideformet Baake. 46° 39' 22" N. Br. 31° 59' 6" Ø. Lgd. Bagbaaken er sort, 45 Fod høj, af samme Form. 46° 39' 57" N. Br. 32° 0' 49" Ø. Lgd.

Russkaja Baake er en hvid, 31 Fod høj, afstumpet, pyramideformet Baake, der staar 100 Alen N. 82° V. fra Sviato Troitski Fyr. Oscharskaja Baake er sort, 41 Fod høj, af samme Form. 46° 46' 59" N. Br. 31° 56' 33" Ø. Lgd. Holdte overet i N. 3¹/₂° Ø. lede de 100 Alen V. for Midtlinjen i den femte Afdeling af Otchakov Kanal.

Ægypten. Damiette. Den 8. November 1902. Et Vrag 9¹/₂ Kml. Ø. 1/2 S. fra Damiette Fyr. 31° 30' N. Br. 32° 2' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Forindien V.-Kyst. Bombay. I Bombay Havn ligger Dampere „Sestos“ sunken, fra Flagstangen paa Middle Ground i N. 65° Ø., 3 Kbl. Fra Fokkemasten vises to sorte Balloner vandret for hinanden og om Natten to hvide Fyr vandret for hinanden. 18° 55' N. Br. 72° 51' Ø. Lgd.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

Java N.-Kyst. Edam. Edam hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfy. der hver 30 Sekunder viser Et-Blink af 5 S. Varighed. 5° 57' S. Br. 106° 50' Ø. Lgd.

Ostindiske Arkipelag. Gasparstraten. Ondiepwater Eiland. I Begyndelsen af 1903 forandres Ondiepwater Eiland hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfy. der hver 15 Sekunder viser Et-Blink af 3 S. Varighed. 3° 19' S. Br. 107° 12' Ø. Lgd.

Billiton V.-Kyst. Mandanau. I Begyndelsen af 1903 forandres Mandanau hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfy. der hver 10 Sekunder viser Et-Blink af 5 S. Varighed. 2° 53' S. Br. 107° 20' Ø. Lgd.

Tonkin. Cua Nam Trieu. Jernbaaken Nr. 1 ved Yderenden af Grunden neden for Cua Nam Trieu borttages og en sort Spidstønde med Cylinder udlægges i 13 Fod Vand paa Stedet.

Cochinchina. Saigon Flod. Paa Grunden Ranza er den mindste Dybde 15 Fod, 9 Kbl. S. 64° V. fra Fyret paa Kap Saint Jacques, iøvrigt er der 18 à 28 Fod Vand paa Grunden. Grunden er ikke afmærket. Man gaar fri af den ved i N.

16° V. at holde N.-Pynten af Fausse Baie overet med den lille Ø ved N.-Pynten af Baie des Cocotiers. Den røde Telegraf-Tønde, 1 $\frac{1}{2}$ Kml. N. 55° V. fra Fyret, findes ikke.

Under NØ-Monsunen ligger Lodsfartøjet i Baie des Cocotiers, i SV-Monsunen i Baie de Cangio. Lodserne komme ud mod Skibe, men man kan ikke stole paa at træffe dem uden for Kap Saint Jacques.

Japan. Kjusiu Ø.-Kyst. Bungo Channel. Saganoseki. Et Rev, paa hvis Yderende der kun er 4 Fod Vand, strækker sig godt 1 Kbl. N. ud fra Øen Tsuta Sima ved Saganoseki. Omkring Revet er der 9 à 14 Fv. Yderenden ligger fra Signal-Stationen paa Tsuta Sima i N. 3° V. og fra Øens V.-Ende i N. 45° Ø.

Japanske Hav. Liancourts Rocks. Liancourts Rocks ligger paa 37° 9' 30" N. Br. 131° 55' 0" Ø. Lgd. eller c. 4 Kml. S. for den i Kortene angivne Plads.

Karantænebestemmelser m. m.

Sverrig. — Odessa er erklæret fri for Pest.

Rusland. — I Amur Distriktet og i Kvantung maa Koleræpidemien anses som ophørt.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Ægypten er nedsat til 7 Dage.

Østerrig-Ungarn. — Indskrænkninger med Hensyn til Indførsel og Transit af Varer fra Syriens Kyst gælde i Overensstemmelse med Konventionen i Dresden af 15. April 1893.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigt og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 $\frac{1}{2}$ H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

NEXØ TØRDOK,

Bornholm,

modtager Skibe paa 170 (engl.) Fod, 30 Bredde, 12 Dybde.

Meget billig Pris; Fritagelse for Havneafgift.

Nærmere Oplysninger meddeles Dokmesteren.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Decbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		88 $\frac{3}{4}$	89 $\frac{1}{4}$
Danmark		63 $\frac{3}{4}$	65 $\frac{3}{4}$
Norden	92 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ — 92	91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{4}$
Kjøbenhavn		81 $\frac{1}{4}$	82 $\frac{1}{4}$
Carl		37 $\frac{1}{4}$	38
Dannebrog		81 $\frac{1}{2}$	82
Skjold		52 $\frac{1}{4}$	53 $\frac{1}{4}$
Urania		32 $\frac{1}{4}$	32 $\frac{3}{4}$
Union		87	89
Dampsk. af 1896		82 $\frac{1}{4}$	83 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske	99 $\frac{3}{4}$ 100	99 $\frac{3}{4}$	100
Østersøen		97 $\frac{1}{2}$	100
Nordsøen	33	32 $\frac{1}{2}$	34 $\frac{1}{3}$
Torm		—	—
Vesterhavet		100	—
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		55	65
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.		100	—
5 $\frac{1}{2}$ % — — — — —		—	—
5 $\frac{1}{2}$ % Norden		100	—
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uopsig. Stats		98 $\frac{1}{2}$	99
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	85 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{4}$	85 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns Kreditf.		89 $\frac{1}{2}$	91
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 2. Serie ..	92 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1. — ..		98	100
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf. 6 Ser.	90	89 $\frac{3}{4}$	89 $\frac{3}{4}$
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 6 — ..		93	93 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk. 3 — ..		90 $\frac{1}{2}$	92
Aktier.			
Nationalbank		140	140 $\frac{3}{4}$
Privatbank		121 $\frac{1}{4}$	121 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank		119 $\frac{1}{4}$	120
Handelsbank		123 $\frac{1}{2}$	125
Grundejerbank	108	107 $\frac{3}{4}$	108
Burm. & Wain	94	93 $\frac{3}{4}$	94
Helsingørs Jærnsk.		88 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	114 $\frac{3}{4}$	114 $\frac{3}{4}$	115
Bryggeri Aktier		114 $\frac{3}{4}$	115

Vekselkurser d. 2. Decbr. 1902.

	åvista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.35	—
Amsterdam	150.05	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Decbr. 1902.

Russiske Noter	216.50
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols	—
3 $\frac{1}{2}$ % — — — Boden Kredit	95.70
5 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske 1899	99.40
5 $\frac{1}{2}$ % Rumænske Stats	97.75
4 $\frac{1}{2}$ % — — — 1890	85.90

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 6,000, „Norden“ 10,000, „Kjøbenhavn“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Dampskibsselskabet af 1896“ 2,000, „Østasiatiske“ 32,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16 Ved Stranden.

N. JESPERSENS
SKIBSSMEDIÉ,
 Kalkbrænderihavnen,
 leverer alt til Skibsbrug hen-
 hørende. — Grave- & Losse-
 spande, Stenstænger, enkelte og
 dobb. Spil. Alt med Garanti.

C. Olsen,
 Skibs- & Baadebyggeri,
 Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

P. Schous
 Skibshandel, Frederikshavn.
 Al Slags Proviant samt Skibs-
 inventar, Ankre, Kæder etc.

Skibs- & Bygningsarbejde
 udføres hurtigst og billigst ved
Malermester N. P. Christensen,
 Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

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“

P. K. HANSEN,
 Skibsmægler og
 Havarikommissionær.
Aalborg.

E. Husted & Co.
 Merchants & Ship Brokers
 Newcastle on Tyne.
 Telegrams: HUSTED.

Bjerre & Rømer,
 Skibsmæglere.
 Agenter for
 Kullens Enskilda Assurans
 Förening.

Hecksher & Søn,
 Skibsmæglere.
 Havari-Kommissionærer.
 Kjøbenhavn.

KENDER DE
Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
 miniumsforbindelse, og det ene-
 ste Middel, som gør Støvlerne
 absolut vandtætte og dobbelt
 saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

H. Thomsen,
 Skibsprovianteringshandel,
 St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
 anbefaler prima Varer til
 laveste Notering. Petroleum
 i Td. til en gros Priser.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting,** Hamburg).
 eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin-** og **Cylinder-Olier**
 samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.
 Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
 (Frihavnen). Telefon 3994.
 Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
 Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

ANDREAS HANSEN, Nordre Frihavnsvej 68. Telefon 20003.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
 KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephoo
 287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.: Børsplads: Telephon:
FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Christensen & Svensen.
 Ship Store Dealers
 & Bonded Stores Merchants
 Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

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.

Nordisk Skibssalgs-Bureau
 ved Claus Christensen,
 Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
 Kontor for Køb og Salg af Skibe.

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.

BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

Telefon 2168. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2168.

Metalvarefabriken „Excellent“.
 St. Annegade 44. C.

Haner, Ventiler og al **Armatyr for Gas, Vand,**
Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.
 Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trolsgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovieringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Telegramadr.:
"Smiths",
"St. Petersburg".

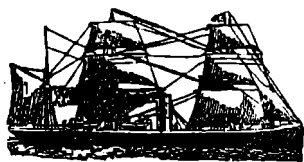
Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsons Eftfgr.)

Skibsproviantering.

Ved Havnen 12. Randers.
Telefon 323.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.

TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

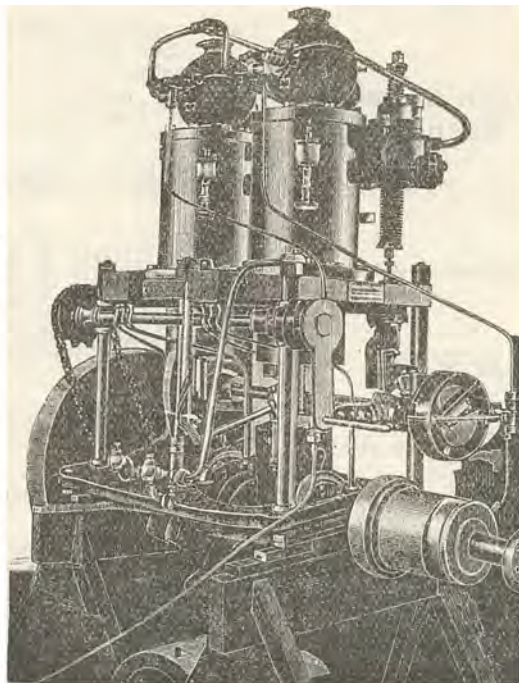
Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibenræ m. m.

Specialitet: Motor „Alpha“.



Petroleumsmotorer for Fartøjer og Baade.

Vor anerkendt gode og solide Petroleumsmotor „Alpha“ er bygget specielt for Fartøjer & Baade og leveres saavel med som uden vor patenterede Friktionskobling for „back“.

1ste Klasses Arbejde, billigste Priser, ringe Petroleumsförbrug, direkte Forbindelse mellem Motor og Skrueraksel, 2 Aars Garanti, Afbetalingsvilkaar kan indrømmes.

Vi har de sidste 3 Aar leveret 170 Motorer til Fartøjer og Baade, deraf det sidste Aar 110 Stkr.

For hver afleveret Motor kan præsteres god Anbefaling. Prislister, Tilbud samt Afskrift af Anbefalinger tilstilles efter Forlangende.

Aktieselskabet

**Frederikshavns Jærnstøberi
& Maskinfabrik.**

(Brødrene Houmøller).

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prislister sendes d'Hrv. Skibsprovianteringshandlere paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485. Kjøbenhavn Ø.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

SØREN NIELSEN,

SKIBSHANDLER.

CALLE PEDRO MENDOZA 1673.

BOCA, BUENOS AIRES.

ARGENTINA.

Breve til min Adresse besørges prompt.

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 & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretning i Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Chr. Petersen,

12, Holbergsgade 12, 1ste Sal.

1. Kl. Skræderforretning for

Civil og Uniformer.

Etabl. 1881. Moderate Priser.

Alt kan leveres i Løbet af
2 Dage.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,

lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.

Telefon 165.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,

Kalkbrænderivej 86,

Hj. af Strandboulevarden,

udfører al Slags

Skibsarbejde

hurtigt, solidt og billigt.

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.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstrøde 3.



Til
Skibsproviantering
specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
(Grundlagt 1838).
Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henherende.

Aalborg Havn.
Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.
Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,**

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kang. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

H. J. Pedersen-Faxe,
Sct. Annæplads 20.
Telefon 28070
anbefaler } Skræderi og
fuldstændig } Herreekvipering.

Uniformer, garanteret 1ste
Klasses Varer og Syning.
Uniformeffekter, fuldstændig
Sækvipering.
Uniformshuer i flere Quali-
teter.
Normal Underbeklædning,
prima Varer.
Specialist i Kedeltøj.

M. Jensen Kjær,
Herreekvipering.
Sct. Anna Plads 16.
Telefon 28056.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele
Verden,
fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faasaa-
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.
L. MICHELSEN,
Pilealle 53. — Telefon 2905.



Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af
Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K.,
bringes i d'Hrr. Officerers
velvillige Erindring.
Udmærket Beliggenhed tæt ved
Sct. Annæplads.
Billige Priser.
Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la
carte. — Telefon 1976.
E. Schönberg (I. C. Dinesens
Efterfølger.)

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.
Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for
Lanterner.

Gafé van Zandt,
Sct. Anna Plads 6,
Stue og 1. Sal.
Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.
Alle Ølsorter, udsøgte Vine.
Kaféens Indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. **H. J. Aliphas.**

Anders Nielsens
Fedevarerforretning.
Fredericiagade 27.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 4. December 1902. — Mangler ved Søvejsreglerne. — Dampskibet „Knud“s Forlis. — Signaler i Taage. — En Stranding paa Jyllands Vestkyst. — Spørgsmaal og Svar. — Ugens Havarier. — Forcuningsmeddelelser. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages
St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v.
adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Pettelinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
De øvrige Sider — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**
I Redaktionen: Kapt. **JACOB HOLM.**

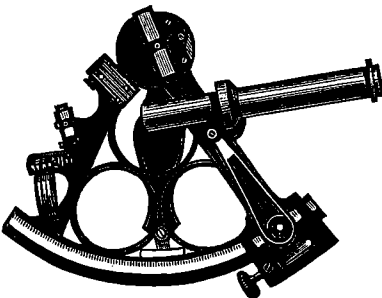
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. December 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAINS
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI.
KJØBENHAVN C. ETABLERET 1845.
Telegr.-Adr.: BURMEISTER S, 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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indreglstreret  Varemærke.
System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staa-skibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

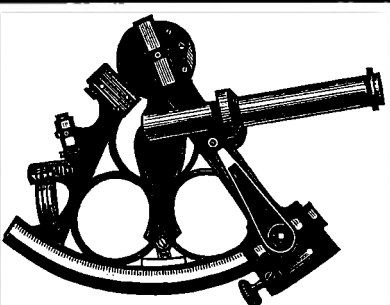
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 50.

Kjøbenhavn, Torsdag den 11. December 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret **Varemærke.**

System Holzapfel.
16, St. Annæplads
International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN“

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Th. Simonsens Eftf.

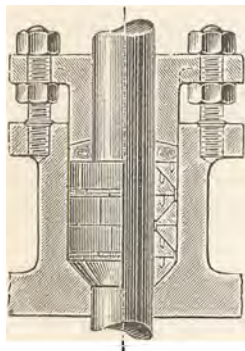
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,
Kjøbenhavn K.



Er „Moss-Rose“-Tobakken

søgte, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Flensborgs

Skibbygning Selskab

udfører

Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler

særdeles hurtigt og billigt.

Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlægersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60.

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.)

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12-2, 6-8 Aften. Søndag 1-2.

Thorvald Møller,

Skibsprovanteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6

Aalborg.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de
fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger,
Shipwreck and Humane Society's store Medalje for det
bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køje-
madratser, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede
med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke
raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, Kjøbenhavn.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40,

udfører alt **Skibs- og Maskinarbejde**

solidt og billigt.

N. M. Lund.

Provanteringshandler **LAURENTIUS, Toldbodgade 14. Telefon 1201.**

Kjøbenhavn, d. 11. Decbr. 1902.

Det vil erindres, at der af det engelske Underhus er nedsat en Kommission til Undersøgelse af det vigtige Spørgsmaal om Skibsfarts-Subventioner og saadannes Betydning for Skibsfarten. En Betænkning fra denne Kommission er endnu ikke fremkommen, men de Hovedresultater, den er kommen til, er dog blevne offentliggjorte. De gaar ud paa følgende:

at de britiske Skibsrederes Konkurrence med deres fremmede Rivaler paa lige Vilkaar, uden Statens Indblanding ved Subventioner eller ved Indflydelse paa Fragterne, er sundere og sandsynligvis fordelagtigere for Nationen end et statsunderstøttet og statskontrolleret System, under hvilket Skibsrederen maa stole mindre paa sin egen Energi og Dygtighed end paa Regeringens Imødekommenhed og Støtte;

at et System med Subventioner, undtagen for ydet Arbejde, er meget uhensigtsmæssigt og kostbart;

at der findes særlige Tilfælde, i hvilke Subventioner er nødvendige for at opretholde en hurtig og direkte Forbindelse ved britiske Skibe, og at for Tiden en saadan Subvention bør ydes til en Linje til Østafrika;

at en Bestemmelse om passende Fart for Skibene bør knyttes til enhver Subvention, der ydes for at sikre en hurtig Forbindelse mellem Dele af det britiske Rige, eller for at sikre hurtig Transport af Fødemidler i Krigstilfælde, eller for at tilfredsstille Fordringer, der stilles af Admiralitetet;

at ingen britisk Subvention ydes undtagen paa den Betingelse, at helt eller delvist Salg eller Udleje af Skibet, der modtager eller har modtaget Subvention, ikke kan finde Sted uden Regeringens Tilladelse, uden at Subventionen eller Skibet fortabes, eller Vedkommende ifalder en høj Mulkt;

at paa subventionerede Skibe skal Føreren, Officerne og en Del af Mandskabet være britiske Under-saatter;

at „Board of Trades“ Anordninger, for at tilvejebringe en Konkurrence paa lige Vilkaar med Udlandet, skal finde Anvendelse paa udenlandske Skibe paa samme Maade som paa britiske; at Fyrafgiften skal afskaffes; at man skal søge afskaffet fremmede Love og Anordninger, der udelukker britiske Redere fra Handelsomraader, som forskellige fremmede Magter har forbeholdt deres egen Skibsfart, f. Eks. „Kystfart“, og at, om nødvendigt, Bestemmelserne for udenlandske Skibes Adgang til det britiske Riges og dets Koloniers Handel skal anvendes med den Hensigt for Øje at sikre tilsvarende Fordele for britiske Redere i Udlandet;

De Resultater, denne Kommission er kommen til, og som har været afventede med saa megen Spænding, gaar i det store og hele ud paa, at man tilraader, saa vidt det er muligt, at fastholde Traditionerne i den engelske Søfartspolitik. Dette fremgaar af den skarpe Fordømmelsesdom, som Betænkningen fælder over Præmie- og Beskyttelsessystemet, og som viser, at man i Kommissionen har haft et aabent Øje for de uheldige Følger, som dette Systems Anvendelse har haft i andre Lande, særlig i Frankrig og Italien. Kun i de Tilfælde, hvor Subventioner er en Betaling for ydede Tjenester, erkender Kommissionen deres Berettigelse. Men paa den anden Side tager Kommissionen stærkt til Orde for, at England skal tage Repræssalier overfor de Lande, der beskytter deres Skibe paa de engelskes Bekostning, og at fremmede Skibe i britiske Havne skal behandles efter samme Regler som engelske. I først nævnte Henseende har Danmark antagelig intet at frygte af en ny Politik fra Englands Side; denne Del af Kommissionens Betænkning tager utvivlsomt nærmest Sigte paa Lande som Rusland og De forenede Stater, der særlig ved deres

Fortolkning af Begrebet „Kystfart“ har etableret en vidt gaaende Beskyttelse for deres egen Skibsfart paa andre søfarende Nationers Bekostning. I sidst nævnte Henseende kan Foranstaltninger fra engelsk Side derimod blive generende ogsaa for dansk Skibsfart. Tanken i Kommissionens Betænkning faar et vistnok ganske klart Udtryk i en ledende Artikel i „Sh. Gaz.“, i hvilken det hedder: „Hvad enten det drejer sig om Lastelinjen eller om hvadsomhelst andet, er vi i vor gode Ret, naar vi siger til Udlandet, at hvis det ønsker at handle paa britiske Havne, maa det underkaste sig de britiske Love. For saa vidt vi ikke gør det, yder vi simpelt hen Udlandet en Præmie for at gøre os den Ære at handle med os“.

Med Interesse maa man nu afvente den Behandling, den afgivne Betænkning vil blive Genstand for i og udenfor det engelske Parlament. Særlig efter at den engelske Regering, uden at afvente Kommissionens Udtalelse, har ydet Cunard-Selskabet en betydelig Subvention, og derved vistnok har afveget noget fra de hidtil fulgte Principer, vil det have Interesse at se den Modtagelse, Kommissionens Betænkning vil finde i England og særlig i den engelske Søfartsverden.

Proceduren ved belgiske Domstole synes at udmærke sig ved at være yderst langsom. I „Fairplay“ omtales et Eksempel herpaa. Den 4. November fandt en Kollision Sted paa Schelden mellem Dampskibene „Silvio“ og „Clan Mazies“, hvorved det først nævnte Skib med dets Last gik under og det andet beskadigedes alvorligt. Forinden Rederne lod Sagen gaa til retslig Undersøgelse, forespurgte de om, hvor lang Tid Kollisionssager sædvanlig verserede for belgiske Domstole, samt om, paa hvilken Maade man bedst hindrede, at de trak i Langdrag, og den Besked, de fik, gjorde, at de forelagde Sagen for en engelsk Domstol. Et Blad i Bryssel oplyser i denne Anledning, at naar alt gaar regelmæssigt, maa en Kollisionssag af Betydning i Belgien vente omtrent 3 Aar paa sin Afgørelse. Men opstaar der Vanskeligheder af en eller anden Art, er det umuligt at sige, hvor længe det varer. Ved en engelsk Domstol kan en saadan Sag derimod slutes i Løbet af 1/2 Aar eller mindre, selv om den gaar til Appelretten. Bladet tager til Orde for en Forbedring i dette Forhold, navnlig ved Oprettelse af en særlig Domstol for Søretssager.

Den svensk-norske Generalkonsul i Buenos Aires har indberettet, at ifølge Meddelelse i et derværende Søfartsblad maa Eksporten af Linfrø og Hvede, paa Grund af en gunstig Høst, ventes at blive saa betydelig, at den Tonnage, der er til Disposition, langt fra vil være tilstrækkelig. Dampskibsredere vil derfor handle klogt ved at tage Kulfragter fra London til Argentina, da lønnende Returfragter utvivlsomt vil kunne faas.

Frederiksstad Kommunestyre har vedtaget en Beslutning om Opkrævning af Isafgift i Frederiksstad Havn fra 1. December i Aar til 31. Marts 1903. Der fastsættes herved for ethvert lastet Fartøj paa over 15 Tons, der i nævnte Tidsrum befarer Havnedistriktet, samt for de i saadanne Fartøjer indlastede Varer, følgende Afgifter: For Fartøjer, ankomne fra eller bestemte til Udlandet, 3 Øre pr. Ton; Varer, indlastede i dem, ligeledes 3 Øre pr. Ton af Fartøjets Tonnage. For Fartøjer, ankomne fra eller bestemte til indenrigs Havn, 1 1/2 Øre pr. Ton, for Varerne det samme. Har Fartøjerne under halv Ladning, betales kun halv Vareafgift. Er der flere Afskibere eller Modtagere, afkræves Afgiften Fartøjerne, der igen fordeler Vareafgiften paa de for-

skellige Afskibere eller Modtagere. Ballastede eller ulastede Fartøjer betaler 1½ Øre pr. Ton.

Efter at Retsformand Madvig paa Grund af sine omfattende Embedsforretninger har begæret sig fritaget for Hvervet som Formand for den under 14. November 1899 nedsatte Kommission til Drøftelse af forskellige, Skibsfarten vedrørende Forhold, har Indenrigsministeriet overdraget hidtilværende Medlem af bemeldte Kommission, Professor, Dr. juris V. Bentzon, at indtage Forsædet i Kommissionen for at føre sammes Forhandlinger til Afslutning.

I London er i disse Dage afholdt en international Sømandskongres, paa hvilken den danske Fagforening for Søfolk var repræsenteret af sin Formand, Hr. C. Pedersen. De vigtigste af Dagsordenens Punkter var: 1) Hvorledes fremmes bedst Agitationen blandt og Organisation af Søfolkene i alle Lande; 2) Hvorledes beskyttes virksomst Søfolkens Liv og Helbred, og skal det ske ved deres egen Hjælp eller ad Lovgivningens Vej; 3) Hvorledes bør Søfolkene stille sig overfor Søfartsringe og lignende Sammenslutninger. Den tyske Udsending stillede Forslag til en Resolution om at oprette et internationalt Sømandsforbund til Bekæmpelse af Redernes stigende Magt.

En mærkelig Lodssag har, skriver „Fairplay“, nylig været for Retten i Limerick. En Lods, der havde Lodspatent, sagsøgte en anden, der ikke havde det, og som var antaget om Bord i et Dampskib, for at være forbleven om Bord efter at den Lods, der havde Patent, havde tilbudt Kaptajnen sin Tjeneste. Til Limerick Havn er ikke Lodstvang; ikke desto mindre gik Dommen imod Lodsens, der ikke havde Patent, fordi en Mand, der har et saadant, altid maa have Fortrin fremfor en, der ikke har det. Dette er en ejendommelig Kendelse, thi hvor der ikke er Lodstvang, maa en Kaptajn kunne sejle med sit Skib uden overhovedet at tage Lods, eller han kan antage en hvilkensomhelst Person, med eller uden Bevilling, til at føre Skibet til eller fra Havnen. Men dersom det er nødvendigt, som Domstolen her siger, at tage en Mand med Bevilling, alene fordi han har bestaaet en Prøve og har betalt for et Patent, vil man faktisk anerkende Lodstvang, hvor der, hvad Domstolen her selv indrømmer, ingen saadan findes. Har en Kaptajn ikke Ret til at tage en Lods, der ikke har Bevilling, maa han være forpligtet til at tage en, der har Bevilling, hvad enten han ønsker Lods eller ikke; thi enten er der Lodstvang, eller der er det ikke, og i sidste Tilfælde har Kaptajnen frit Valg eller Ret til slet ikke at benytte Lods.

Et i Aberdeen oprettet Arbejdsbureau for Havnearbejdere har udsendt sin første Aarsberetning. Det fremgaar af denne, at Bureauets Formaal er at skabe Frihed for baade Arbejdsgivere og Arbejdere til at slutte Kontrakt, som de vil det. Bureauet bekæmper ikke Arbejdernes Organisation, saa længe denne holder sig for sig selv og ikke øver Tvang overfor Arbejdere, der ikke er Medlemmer af den; det forpligter kun de Arbejdere, der engageres, til at arbejde fredeligt sammen med andre Arbejdere, enten de er Medlemmer af Arbejderorganisationer eller ikke.

Sammenstød i Taage.

I en ledende Artikel omtaler „Sh. Gaz.“ en nylig af Admiralitetsretten afsagt Dom, ved hvilken Ocean-damperen Kronprinz Wilhelm kendtes alene skyldig i et i Oktober forefaldet Sammenstød mellem denne Damper og den engelske Damper Robert Ingham. Vi skal i det følgende gengive nogle af denne Artikels Udtalelser.

„Kronprinz Wilhelm“, der er 14,908 Brutto Tons, befandt sig paa Rejse fra Bremen til New York med Passagerer og Gods. „Robert Ingham“ var paa Rejse fra Southampton til Tyne i Ballast. Skibene styrede før Sammenstødet omtrent modsatte Kurser; begge hørte i Retning omtrent forude det andet Skibs Fløjte, før de havde hinanden i Sigte, og Taagen var saa tæt, at man kun kunde se en eller halvanden Skibslængde frem for sig. Fra „Robert Ingham“s Side hævdedes det, at „Kronprinz Wilhelm“ urigtig havde lagt Roret Bagbord, medens det fra Modpartens Side hævdedes, at „Robert Ingham“ urigtig havde lagt Roret Styrbord, og det fra begge Sider hævdedes, at Modparten havde haft for stærk Fart.

Dommeren, Mr. Phillimore, kom til det Resultat, at „Robert Ingham“ ikke havde givet Styrbords Ror, men at „Kronprinz Wilhelm“ havde givet Bagbords Ror og derved hidført Sammenstødet; endvidere, at „Kronprinz Wilhelm“, men ikke „Robert Ingham“, havde haft for stærk Fart.

Spørgsmaalet om, hvorvidt et Skib i Taage er berettiget til at forandre sin Kurs efter et Fløjtesignal, hørt omtrent forude, har ofte været for Domstolene, og i Admiralitetsretten har det altid været udtalt, at en Kursforandring under saadanne Omstændigheder er absolut forkert; i den Retning findes talrige Dommerudtalelser. Appelretten og Højesteret har ganske vist bragt nogen Tvivl ind i dette Spørgsmaal ved en Dom fra 1891, hvor det af Højesteret udtaltes, at det ikke kunde siges at være nogen fast og undtagelsesfri Regel, at et Skib, der kun havde et enkelt Fløjtestød at rette sig efter, aldrig var berettiget til en Kursforandring; men samtidig anerkendtes det dog, at det som almindelig Regel var rigtigt, at Skibe, der nærmede sig hinanden i Taage, uden at have tilstrækkelig Grund for Bedømmelsen af det modgaaende Skibs Sted, ikke var berettigede til Kursforandring; men det udtaltes dog, at denne almindelige Regel maatte fortolkes for hvert enkelt Tilfælde i Henhold til Omstændighederne.

Mr. Phillimore udtalte under nærværende Sag: „Jeg ønsker for mit Vedkommende at udtale, at det forderveligste, der kan foretages af disse store Skibe i tæt Taage, er at forandre deres Kurs, naar de ikke har fuldstændig sikre Fløjtesignaler at rette sig efter . . . ; den umiddelbare Følge af en Kursforandring er at gøre sig selv til en større Skive og bringe det andet Skib til at frembyde en større Skive; efter min Erfaring i Retten er der gaaet langt flere Menneskeliv tabt ved store Dampers Kursforandring i Taage end ved nogen anden Sammenstødsarsag“.

Der er ingen Tvivl om, at i mangfoldige Tilfælde er en Kursforandring som Følge af et Fløjtestød, hørt omtrent ret forude, en letsindig Manøvre, der tilmed bringer Føreren til at forsømme sin første Pligt i et saadant Tilfælde: at formindske Farten; hvis han holder sin Kurs, vil han næsten som en Selvfølge formindske sin Fart, og det er det, som han bør gøre.

Hvad de to Skibes Fart angik, da oplystes det, at „Kronprinz Wilhelm“ gik med en Fart af 22 Kvartmil i Timen og først formindskede Farten 2 Minutter før Sammenstødet, uden at Maskinen dog i disse to Minutter noget Øjeblik var stoppet. Dette var tilstrækkeligt til, at „Kronprinz Wilhelm“ maatte siges at have haft alt for stærk Fart under de forhaandenværende Omstændig-

heder. „Robert Ingham“ havde i længere Tid gaet med en Fart af 6 Knob (halv Kraft), hvilket Dommeren ikke vilde anerkende for at være en tilstrækkelig Nedsættelse, men da „Robert Ingham“, forinden Fløjtesignalet hørtes, havde formindsket Farten til „langsomt“ og efter Fløjtesignalet havde stoppet, fandtes der ikke at kunne lægges noget af Skylden for Sammenstødet over paa dette Skib.

Lovforslaget om Tilsyn med Dampfartøjer.

Handelsmarinens Stillinger for Handelsmarinens Mænd.

Kjøbenhavns Skipperforening, Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, Dansk Navigatørforening og Maskinmestrenes Forening har, som vi erfarer, under 5. ds. i Forening indgivet følgende Andragende til Regeringen og Rigsdagen:

Undertegnede Foreninger tillader sig herved at henvende Opmærksomheden paa Ønskeligheden af, at der foretages følgende Suppleringer og Ændringer i Lovforslag No. 16, 1902-3, om

Tilsyn med Dampfartøjer m. m.:

ad § 17, 1ste Stk.:

Det foreslaas, at der i Kjøbenhavn, i Stedet for 3 sagkyndige Mænd, ansættes 4, hvoraf de 2 skal være maskinkyndige. Det vil nemlig ofte være ugørligt i Kjøbenhavn at foretage den efter Lovforslaget anordnede Revision af Kedler og Maskiner uden utilbørligt at opholde Skibet, naar Revisionen skal besørge af kun én maskinkyndig Mand.

At de sagkyndige Mænd, saavel i Kjøbenhavn som udenfor, med Undtagelse af den skibskyndige [herved forstaar vi en skibsbygningskyndig] alle skal have erholdt deres Uddannelse i Handelsmarinen og være i Besiddelse af de lovbefalede Kvalifikationer for at være Skibsførere eller Maskinmestre af 1ste Klasse.

§ 17, sidste Stk. foreslaas strøget. Det forekommer os baade ubødig og unødvendigt at have militær Inspektion af Fiskerifartøjer.

§ 29 foreslaas ændret saaledes, at alle de af Statens Skibe, der anvendes til Passagertrafik [Færger, Isbrydere], underkastes samme Tilsyn som andre Passagerskibe. Det synes ret naturligt, at Publikum maa kunne forlange samme betryggende Tilsyn med alle Skibe, der anvendes til Passagertrafik.

Det er yderligere vor ærbødige Begæring, at saadanne Stillinger, der direkte eller indirekte lønnes af Handelsmarinen, fremtidig maa blive besat med Mænd, der er uddannede i Handelsmarinen. Vi tænker her særlig paa forskellige Stillinger under Lodsvæsenet, der i andre Lande, England, Tyskland og Rusland, overalt beklædes af Mænd fra Handelsmarinen.

Ret og Billighed overfor Handelsmarinen synes at tale for, at der i saa Henseende sker en Forandring.

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Meddelelse er navnlig Raterne fra Sortehavet faldne, og dette Marked er nu i den usleste Forfatning. Azoffhavet og Donauen er utilgængelige paa Grund af Is, og da der stadig slutes mange Dampere

ned efter med Kul samtidig med, at Tilførslerne af Korn baade til de russiske og rumænske Eksporthavné er ret limiterede, er der desværre ingen Udsigt til, at der med det første skal blive nogen Bedring i Sortehavsfragterne. Dette er for saa vidt sørgeligt, som Sortehavet egentlig netop nu burde give en anselig Mængde Dampere Beskæftigelse, og ret naturligt influerer Sortehavets Flovhed paa Middelhavet, hvorfra Raterne desværre ogsaa er af en saadan Beskaffenhed, at de ingen Fortjeneste levner til Dampene. Hvad Østersøen angaar, da mindes vi ikke nogensinde tidligere at have set et saa tarveligt Marked som det nuværende, idet de sidste Dages stærke Kulde har bevirket adskillige Havnes Lukning, saaledes at yderligere Tonnage udbødes paa de endnu tilgængelige Pladser, som forøvrigt i Forvejen var overbebyrdede med Rum. og dette Pres af Tonnage holder Raterne nede paa et saadant Lavmaal, at Tab nødvendigvis maa resultere, især da Ekspeditionerne næsten overalt er slette. Som paapeget i vor forrige Beretning, burde der under Forhold som de nuværende absolut skrives til Oplægning af en Del af vore Dampere, thi fortsat Sejlsads til de Fragter, som nu betales, er dyrere end Oplægning. I et Marked som Østersøen, hvor den danske Tonnage har en saa dominerende Indflydelse, kunde der ved Sammenslutning og Enighed blandt Rederne sikkert gøres meget i Retning af, i hvert Fald i Vinterperioden, at regulere Fragterne derfra, men desværre slaar de ved indbyrdes skarp Konkurrence Raterne ned i Stedet for her, hvor de virkelig kunde gøre noget, at søge at faa dem i Vejret. — Vender vi os nu bort fra de europæiske Markeder, saa er det glædeligt at kunne berette, at de oversøiske gennemgaaende har bedret sig en lille Smule i Løbet af de sidste Par Uger, og navnlig Nordamerika synes at møde op med et større Begær efter Tonnage, navnlig for December Lastning, ligesom ogsaa enkelte Havne i Østen viser mere Liv. Det vilde sandelig være i højeste Grad ønskeligt, om Amerika ret for Alvor vilde melde sig som Befragter, men desværre er man i den senere Tid jo saa ofte bleven skuffet med Hensyn til dette Marked, at det vist er bedst ikke at være for sangvinsk i sine Forhaabninger. Der ventes for øvrigt fra næste Maaned en meget betydelig Eksport af Majs fra Staterne, og ifølge Beretninger fra Buenos Aires menes der videre at ville blive 1½ Million Tons Hvede at eksportere fra La Plata Distrikterne, hvilke Omstændigheder burde fremkalde et fast Marked med yderligere Fragtstigninger.

Det østlige Marked viser en Opgang for Bombays Vedkommende, og 13/6 én udsøgt Havn betales pr. Decbr./Januar, medens der for Erts er sluttet til 17/ Rotterdam, 19/ Fleetwood. Fra Calcutta er sidst betalt 18/9 til Boulogne, og for Kul 4 Rupees til Bombay. Rispladserne stille paa Basis af 21/3 à 22/6 til Evropa, 12/ til Japan. For Kul fra Moji til Singapore kan faas 2½ Dollars pr. Ton. For Sukker fra Java til Staterne betales 25/ pr. December og for Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille 20/.

Sortehavet er i en elendig Forfatning, og 7/3 à 7/6 ved Anlægning er det bedst opnaelige for større Baade fra Odessa eller Nicolajeff til udsøgt Havn. Mindre Dampere kan faa 8/3 à 8/9, som ogsaa noteres fra Sulina, men der er kun ringe Efterspørgsel. For Erts fra Poti kan ikke faas mere end 9/6 à 10/ til Rotterdam eller Middlesbro.

Middelhavet fragter ret livligt, navnlig for Erts, men Raterne er meget lave, og der er desværre ingen Udsigt til Bedring, saa længe Sortehavet ikke kan tage mange flere Dampere end for Øjeblikket. For Erts betales med „free despatch“ 7/ Ergasteria/Swansea, 6/ Bona/Glasgow, 5/ Elba/Cardiff eller Swansea, 6/ Almeria/Glasgow, 5/9 à 6/ Aguilas/Ardrossan, 10/9 Stratoni/Kratzwick, 7/9 Huelva/Antwerpen eller Rotterdam, 10/ Charleston eller Savannah. Fra Alexandria findes meget faa Laster, og der noteres ikke mere end 6/6 Bomulds-

frøbasis til Hull, 7/ London. For Esparto fra Almeria til Methil noteres 14/, og for Fosfat noteres 6/6 Bona/Newport, 8/ à 8/3 Sfax til Kulhavn paa Englands Østkyst. Ertsfragterne fra Bilbao viser ingen nævneværdig Forandring, og er som følger: 4/9 til Middlesbro, 4/10¹/₂ Stockton, 4/6 Tyne Dock, 5/1¹/₂ Glasgow, 4/10¹/₂ Rotterdam, 4 Cardiff.

Nordamerika er fastere, hovedsagelig for December Lastning, og er det især Savannah, som har været og er Reflektant til prompt Tonnage, for hvilken der betales 22/6 à 25/ til Liverpool, Manchester eller Bremen. Ogsaa for Korn er Raterne bedre, og fra Philadelphia eller Baltimore er betalt 2/3 pr. Januar til Cork for Ordre. For Fosfat er der sluttet til 14/3 Tampa/La Pallice pr. Januar. Fra Golfen har der været livligere Begær efter December Baade, som har opnaaet 10/ à 10/3 paa Netto Charter, medens der for et Par Uger siden kun betaltes 8/6 à 9/. For Tømmer slutes meget lidt nu; der er sidst betalt 83/9 Mobile/Alexandria og 81/3 til én hollandsk og én sydengelsk Havn sammesteds fra, begge Dele for December Lastning. De kanadiske Træpladser tager ikke megen Tonnage, men Markedet er fast, og der er igen sluttet til 37/6 fra St. Lawrence (2 Lastepladser) til U. K., 40/ to Lossehavne.

La Plata Markedet har bedret sig for prompt Lastning, og der noteres nu nominelt 11/6 pr. December fra San Lorenzo Grønsen. Pr. Februar/Marts er Begæret godt og Markedet fast paa Basis af 18/ à 18/6 for c. 3,000 Tons Dampere og 17/ à 17/6 for større Baade.

Østersøen har overordentlig lidt at byde og Raterne fra de faa Havne, som endnu kan besejles, er yderst tarvelige, men ikke desto mindre udbydes der Tonnage i Overflod til disse Tabsfragter. Reval har rigeligt Rum i Turbaadene, og der betales ikke mere end 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam. Hørafskibningerne vil antagelig først tage deres Begyndelse i næste Maaned. Fra Riga, som til Trods for den stærke Kulde stadig er tilgængelig, noteres 20/ D/B. til Kulhavn paa Englands Østkyst, Frs. 25/ D/B. 10¹/₂ d. Havrebasis Antwerpen, Frs. 18 Hør, Frs. 7 Oljekager, Frs. 24/25 D/B. til Dunkirk eller Ghent, Frs. 26 D/B. Rouen, Rm. 15/16 Rugbasis for Smaadampere til Danmark. I Libau er Tilførslerne af Korn fremdeles smaa, og ved et stort Tilbud af Rum er Raten trykket ned til 8¹/₄ à 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 10¹/₂ d. Hamburg, Bremen. Fra Windau offereres saa godt som intet i Øjeblikket. Kønigsberg er lukket formedelst Is, men Afskibningerne foregaar nu fra Pillau, hvorfra noteres 1/ à 1¹/₂ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, Rm. 6-7 pr. Ton Rugbasis til Østverrig eller Østnorge for Smaadampere. For Sleepers fra Memel noteres 5/9 til Grimsby, 6/ Ardrossan, 7/ Troon.

Kulfragterne er gennemgaaende lidt højere til Middelhavspladserne, særlig fra Wales, men andre Destinationer viser ingen nævneværdige Forandringer. Fra Firth of Forth foregaar Forretning ret trevent; der slutes til 5/ à 5¹/₂ Kiel, 5/9 Rostock, 4/6 à 4/9 Neufahrwasser, 4/9 Libau, 4/9 à 5/ Riga, 6/6 Nizza. Fra Tynen eller Blyth er sidst sluttet til 5/ Aalborg, 4/ à 4/9 Kjøbenhavn, 6/ Randers, 4/4¹/₂ Reval, 4/6 à 4/9 Kiel, 4/3 à 4/6 Lybeck, 5/3 Oporto, 5/9 à 6/ Barcelona, 5/10¹/₂ à 6/3 Nizza, 5/3 Neapel, 6/ New York. Walesmarkedet er meget livligt, og der betinges fra Cardiff 4/3 til Lissabon, 6/3 Barcelona, 5/6 à 5/10¹/₂ Genua, 5/6 à 5/9 Catania, 4/9 à 5/ Piræus, 5/9 Port Said eller Alexandria, 8/9 Aden, 9/ Colombo, 6/3 à 6/4¹/₂ Las Palmas, 7/9 à 8/ Buenos Aires, La Plata, Rosario.

Fra Sø og Land.

Almindeligt dansk Vare- og Industrierlotteris 3. Trækning finder Sted Onsdag den 17. og Torsdag den 18.

December. Der vil 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.

Gevinstfordelingen er i flere Henseender forandret i Spillernes Favør, og Antallet af Gevinster er forøget med 23,000 Stkr. Paa en og samme Lodsedel kan vindes to Gevinster i samme Trækning, og alle Hovedgevinster, ogsaa i 6. Trækning, er ledsagede af Præmier. Angaaende Gevinstfordelingen til 3. Trækning henvises iøvrigt til Lotteriets Bekendtgørelser. Gevinsterne kan tillades ombyttede med andre Genstande af indenlandsk Tilvirkning og af lige Værdi. Lotteriets Plan kan gratis afhentes paa Hovedkontoret.

Rettelser. I Artiklen Mangler ved Søvejsreglerne i vort sidste Nummer er indløbet nogle Fejl, der herved rettes:

S. 487, Sp. 2, L. 10 f. o. staar 23. Januar, skal være 22. Januar; L. 15 staar Art 8, skal være Art. 9; L. 26 staar „inconsistent“, skal være „inconsistent“.

S. 488, Sp. 1, L. 13 f. n. staar „post tack“, skal være „port tack“; L. 12 f. n. staar „closed“, skal være „close“.

Ugens Havarier.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1902 anmeldt som forlist følgende Sejlskibe: 3 amerikanske, 19 britiske, 1 hollandsk, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 1 italiensk, 10 norske, 2 portugisiske, 2 russiske, 1 spansk, 12 svenske, ialt 57; Dampskibe: 1 brasiliansk, 9 britiske, 2 tyske, 3 italienske, 1 japanesk, 3 norske, 1 spansk, 1 svensk, ialt 21. Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 22, Kollision 1, Ild 1, sunkne 6, forladte 3, Kondemnation 19, borteblevne 5; for Dampskibene: Stranding 8, Kollision 5, Ild 6, sunkne 1, Kondemnation 1.

Om Barkskibet „Anne Jenssine“s Forlis har vi modtaget følgende:

Skibet, som var paa Rejse fra New York til Bahia med Stykgods, blev d. 2. Novbr. overfaldet af en hæftig Orkan. Skønt Skibet blev lagt for den blotte Rigning, krængede det saa voldsomt, at Midten af Lugerne var under Vand, og det besluttedes da at kappe Ovrerrigningen; men da Skibet ikke desto mindre blev liggende paa Siden, maatte alle 3 Undermaster kappes og hele Rigningen gik nu uden Bords, hvorved Skibet rejste sig lidt; men da Stormen og Søen endnu rasede, befrygtedes det, at Rigningen skulde slaa Hul paa Skibet. Imidlertid lykkedes det med meget Besvær og efter flere forgæves Forsøg at blive Rigningen kvit, men Skibet laa derefter uhjælpelig og tumlede sig i Søen og tog en Mængde Vand ind over Dækket, saa Mandskabet havde stor Møje med at holde Masthuller og Pumper tilstoppet med Madratser og Sejldug. Alle Baadene var skyllede over Bord, saa de paa Vraget værende var i en pinlig Stilling og drev saaledes omkring i henved 5 Dage, da en Damper observeredes. Nu hejstes Nødflag paa Vraget, og Damperen sendte sin Baad hen til det. „Anne Jenssine“s Fører, Kapt. Thomsen, foreslog at gøre Forsøg paa at slæbe „Anne Jenssine“ til Bermuda Øerne (henved 200 Kvartmil), hvorpaa Dampskibets Fører indvilgede; men da Forbindelse var sket brækkede Staaltrodsen, og da et nyt Forsøg gav samme Resultat, holdtes Skibsraad og Mandskabet søgte saa om Bord i Dampskibet, som landsatte det i St Michael. Da „Anne Jenssine“ blev forladt, laa Skibet med Dækket under Vandet og sank vistnok straks efter.

Damperen, der var fransk, kom fra New Orleans og var bestemt til Genua.

Anine, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Brunsbütlerkoog været i Kollision med Dpsk. Hawarden og faaet lidt Skade.

Marie, Galease af Marstal, er 2. Decbr. indkommen læk til Flensborg efter Grundstødning.

Lykkens Prøve, Jagt af Marstal, har paa Rejsen fra Kiel til Femern været paa Grund ved Bülk og er indbragt læk til Kiel.

Rosa, Brig af Fanø, er indkommen til Falmouth med Skade. Desværre er Kaptajnen druknet paa Rejsen.

M. Rosval, Barkskib af Oscarshamn, der, som meddelt i forrige Uge, var i Kollision med Barkskib Talisman af

Kivik, har været paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance og indkommet hertil.

Rilda, Dpsk. af Drammen, ankom 3. ds. til Karrebæksminde stærkt overiset. Skibet har paa Rejsen maattet kaste over Bord af Dækslasten (Papirmasse).

Nyland, norsk Postdpsk., har været i Kollision med Bolværket i Frederikshavn og faaet lidt Skade i Bougen. Repareret og fortsat sin Fart.

James, Galease af Gøteborg, er set ud for Dragør overiset og med beskadigede Sejl. Skibet var paa Rejsen fra Stettin til Höganäs med Kartofler.

Hans, Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Landskrona til Danzig med Mursten maattet søge Frihavnen som Nødhavn, stærkt overiset og ude af Stand til at fortsætte Rejsen.

Elona, Skonnert af Faaborg, har paa Rejsen fra Aalborg til Königsberg med Cement søgt ind i Frihavnen, stærkt overiset.

Laura, Slup af Halmstad, er 4. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Karlshamn med Kalksten indkommet hertil, stærkt overiset og meget beskadiget. Skibet har i Østersøen haft haardt Vejr.

Delos, 3m. Skonnert af Svendborg, er 2. ds. paa Rejsen fra Penrhyn til Gibraltar indkommet til Falmouth med Tab af Baade og med oven Bords Skade.

Lillian, norsk Bark, er paa Rejsen fra London til Kjøbenhavn med Koks indløben til Leith med Skade.

Svava, Skonnertbrig af Stubbekjøbing, har paa Rejsen fra Hartlepool med en Ladning Kul søgt ind til Leith for Nødhavn og læk, med betydelig oven Bords Skade. Skibet har 2. ds. været ude i meget haardt Vejr. Storbaaden er senderslaaet.

Dagny, Dpsk. af Esbjerg, har for udgaaende paa Sandvik været paa Grund ved Langørsklacken. Skibet, der kom flot ved egen Hjælp, har Vand i Forrummet og dokker i Helsingfors.

Varaldsøen, Galease af Risør, er d. 6. ds. paa Rejsen fra Mullerup til Christiania med Kartofler grundstødt ved Hals. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt læk og med Tab af Ror til Aalborg, hvor Ladningen losses.

Marie, Dæksbaad af Marstal, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Nykjøbing F. til Mullerup drevet i Land ved Korsør.

Hafnia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Gent været i Kollision med engl. Dpsk. Gracie og faaet nogen Skade.

Erik, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 8. ds. med en Del oven Bords Skade.

Hamlet, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 8. ds. paa Rejsen fra Reval til Rotterdam kommet paa Grund paa Saltholmen. Flot med Assistance af Svitzers.

Arkansas, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 4. ds. været paa Grund i Kristiania Fjord. Skibet er ubeskadiget.

Nordpol, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen til Methil haft meget haardt Vejr og faaet en Del oven Bords Skade.

Niord, Dpsk. af Bergen, kom Natten til 7. ds. paa Grund i Hornbækbugten. Skibet, der var paa Rejsen fra Boston hertil med Majs, kom flot ved egen Hjælp og ankom hertil tilsyneladende ubeskadiget.

Florentine, Galease af Gewertsdorph, er paa Rejsen fra Höganäs til Graasten grundstødt paa Sprogø.

Erik, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Sunderland til Svendborg med Kul maattet søge ind til Leith, da den var sprunget læk.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Sørensens, afgaar forv. 9. Decbr. fra Rotterdam via Aarhus hertil. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 30. Novbr. hertil. — Alexandra, Thomsen, ank. her fra Newcastle 8. Decbr.; afgaar forv. 9. Decbr. til New York. — Algarve, Borries, afg. fra Dartmouth 7. Decbr. hertil. — Anglo Dane, Wiberg, afgaar forv. herfra 9. December til Libau. — A. N. Hansen, Paaske, ankom til Reval 3. Decbr.; afgaar forv. 10. Decbr. til Ghent. — Antwerpen, Andresen, afgik fra Christiania 20. Novbr. til Boston. — Arkansas, Petersen,

ank. her 7. Decbr. fra New York. — Arno, Strubberg, afgik herfra 6. Decbr. til Reval. — Axelhuus, Skov, afgik forv. fra Trondhjem sydpaa 8. December. — Baron Stjernblad, Clauson-Kaas, ankom her 5. Decbr. fra Lissabon. — Beira, Lunge, ankom til Marseille 8. Decbr.; afgaar forv. 9. Decbr. til Tarragona. — Botnia, Bønnelykke, ankom her 8. Decbr.; afgaar forv. 9. Decbr. til Reval. — Ceres, Kjær, ankom her fra Stettin 7. Decbr.; afgaar forv. 10. Decbr. til Vestnorge. — Christian IX., Kolster, afgik fra Königsberg 8. Decbr. hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, ank. til Valencia 4. Decbr.; afgaar forv. 9. December til Messina. — Christianssund, Rørbye, ankom her 7. December; afgaar forv. til Stettin 9. Decbr. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ank. til Libau fra Reval 8. Decbr. — Douro, Mortensen, ankom til Oporto 5. Decbr. fra Memel; afgaar forv. 10. December til Lissabon. — Ella, Mortensen, ank. til Hamburg 8. Decbr. — Florida, Ørum, afg. fra New York 2. Decbr. hertil. — Frederik, Thomsen, ankom hertil 6. Decbr. fra Hull; afgaar forv. 9. Decbr. til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. til Riga 30. Novbr.; afgaar forv. 9. Decbr. til Bordeaux. — Georgio's I., Schibby, ankom hertil 5. Decbr. fra Boston. — Hekla, Wulff, ankom hertil 6. December fra New York. — Hjelms, Hansen, afgik herfra til Danzig 8. Decbr. — Island, Holst, afgik herfra 3. December til New York. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 7. Decbr.; paa Rejse fra Messina hertil. — Jolantha, Christiansen, afg. herfra 5. Decbr. til Antwerpen; ankom 8. Decbr. — Jyden, Glösen, ankom til Hamburg 7. — Kasan, Hansen, ankom her 4. Decbr. fra Newcastle. — Kentucky, Thidemann, afg. herfra 26. Novbr. til New York; pass. Butt of Lewis 29. Novbr. — Kiew, Jacobsen, afgik fra London 7. Decbr. hertil. — Kursk, Møller, ank. til London 5. Decbr.; afgaar forv. 9. Decbr. til Libau. — Leopold II, Meier, ankom til Liverpool 5. Decbr. fra Danzig. — Loire, Rabe, pass. Ouessant breach 7. December paa Rejse fra La Rochelle til Havre. — Louise, Rasmussen, ank. til Hull 7. Decbr. — Louisiana, Lissner, afgik forv. fra New Orleans 8. Decbr. hertil. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 30. Novbr. hertil. — Maja, Simonsen, ankom her 8. Decbr. fra Hamburg. — Mojskov, Sørensen, ankom til Riga 6. December. — Nicolai II, Sonne, afgik fra New York 29. Novbr. hertil. — Nishnej Novgorod, Harder, afgik fra Antwerpen 7. Decbr. hertil. — Norge, Gundel, afg. fra New York 7. Decbr. hertil. — Nordjylland, Krag, ankom her 9. December fra Antwerpen via Aarhus. — O. B. Suhr, Jonsen, ank. her 5. Decbr. fra Antwerpen. — Omsk, Müller, ankom til Methil 8. Decbr. fra Rouen. — Oscar II, Skjødt, ankom til New York 2. December; afgaar forv. 9. Decbr. hertil. — Perm, Christensen, ank. til London 7. Decbr. — Pregel, Olsen, ankom til Hull 4. Decbr. — Rita, Meldahl, pass. Gibraltar 8. Decbr. fra Newcastle til Genoa. — Seine, Staal, afg. Pillau 8. December hertil. — Texas, Holm, pass. Dartmouth 5. Decbr. herfra til New Orleans. — Thvra, Fischer, afgik fra Hull 7. Decbr. hertil. — Tiber, Béch, ank. her 8. Decbr. fra Newcastle. — Valdemar, Johnsen, afg. herfra 8. Decbr. til Windau og Libau. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Libau 5. Decbr. — Viking, Rasmussen, afg. fra Valencia 2. Decbr. direkte hertil. — Xenia, Kruse, ankom til Newcastle 8. Decbr. — Yrsa, Gommessen, ankom til Reval 4. Decbr. — Mercur, Thomle, passerede Gibraltar 3. Decbr. fra Messina direkte hertil. — Vesta, Gottfredsen, afg. fra Riga 8. Decbr. hertil. — Skalholt, Ørsted, ank. her fra Danzig 7. Decbr.; afgaar forv. 10. Decbr. til Norrkøping. — Nanna ankom til Antwerpen 8. Decbr. — Argyle afgik fra Hull 7. December hertil. — Skjold ankom til Manchester 4. Decbr.

Carl, Skjøld, Gorm. Gorm, Mahncke, afg. fra Blyth 29. Novbr., ankom til Riga 6. Decbr. — Frode, Tofte, afgik fra Rotterdam 6. Decbr., ank. til Blyth 8. Decbr. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Southampton 2. Decbr., ank. til Swansea 4. Decbr. — L. H. Carl, Meyer, afgik fra Sunderland 5. Decbr., ank. til Kjøbenhavn 8. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 23. Novbr., ankom til Alexandria 8. Decbr. — Knud II, Mahncke, afg. fra Antwerpen 23. Novbr., ank. til Sunderland 26. Novbr. — Skjøld, Schmidt, afg. fra Riga 8. Decbr., bestemt til Dunkerque. — Danmark Kraemer, afgik fra Rotterdam 7. Decbr., ank. til Newcastle 8. Decbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Alexandria 19. Novbr., ank. til Sharpness 8. Decbr. — Volmer, Riber, afgik fra Newcastle 28. Novbr., ank. til Libau 4. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afgik fra Blyth 4. Decbr. ankom til Libau 9. Decbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 18. Novbr., ank. til Bristol 7. Decbr. — Svend II, Risøe, afg. fra Sunderland 4. Decbr., ankom til Stettin 8. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Leith 29. Novbr., best. til Swinemünde. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, ankom til Newcastle 30. Novbr., afg. fra Newcastle 3. Decbr., best. til Swinemünde. — Johan Siem, Knudsen, afg. fra Swinemünde 2. Decbr. best. til Riga. — Pawel Andrejeff, Tannebæk, ank. til Swinemünde 3. Decbr. afgik fra Swinemünde 6. Decbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Libau 4. Decbr., best. til London. — Russ, Rasmussen, ankom til Riga 28. Novbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Antwerpen 5. Decbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ankom til Tyne 5. Decbr. — Kamma, Løffler, ankom til Lissabon 5. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Sevilla 8. Decbr. — Elna, Møller, afg. fra Penard 4. Decbr. — Therese, Pedersen, afg. fra Algier 7. Decbr.

Helsingørsk Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, ank. til Vejle 9. Decbr. — Væring, Krohn, pass. 4. Decbr. Dardanellerne paa Rejse til Sortehavet. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. 4. Decbr. Dardanellerne paa Rejse til Sortehavet. — Kronborg, Jeppesen, pass. 9. Decbr. Portland paa Rejse til Østersøen.

Vesterhavet. Najaden, Jessen, ank. til Dakar 5. Decbr. — Niobe, Schmidt, afgik fra Drammen 10. Decbr., best. til Las Palmas. — Nancy, Nielsen, afgik fra Oscarshavn 9. Decbr., bestemt til Nantes. — Nautik, Mortensen, afg. fra Esbjerg 6. Decbr. ank. til Methil 8. Decbr. — Nordseer, Gram, afg. fra Grangemouth 5. Decbr. ank. til Hamburg 9. Decbr. — Nora, Jørgensen, afg. fra Esbjerg 8. Decbr., best. til Sunderland. — Neptun, Winther, afgik fra Marseille 9. Decbr., best. til Esbjerg. — Norma, Nielsen, afgik fra Warkworth 9. Decbr., best. til Hobro. — Alfa, Thøgersen, afg. fra Hartlepool 6. Decbr., ank. til Esbjerg 8. Decbr.

Jylland. Ingrid, Meinertz, ank. til Burntisland 4. Decbr. — Karen, Degn, afg. fra Swansea 8. Decbr., best. til Tunis.

Nordsøen. Wineland, Degn, afgik fra Colombo 3. Decbr. — Nordland, Petersen, afgik fra Pera 5. Decbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, ank. til Grangemouth 7. Decbr. — England, Andresen, ankom til Warkworth 9. Decbr. — Holland, Hemmingsen, ank. til Windau 6. Decbr. — Rusland, Nielsen, ank. til Helsingør 10. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, ankom til Antwerpen 1. Decbr., best. til San Francisco. — Ekliptika, Callesen, ank. til Blyth 9. Decbr. — Mars, Nielsen, passeret Skagen 9. Decbr., best. til Holbæk. — Kronprinsesse Louise, Lund, ank. til London 9. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Tyne 3. Decbr. ank. til Kiel 8. Decbr. — Fyen, Hansen, afg. fra Aarhus 4. Decbr., ankom til Wearmouth 7. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, ankom til Ghent 5. Decbr. — Russia, Hansen, afgik fra Grangemouth 5. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 9. Decbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Aalborg 4. Decbr., ank. til Stettin 6. Decbr.

Østersøen. Gratia, Skov, ank. til Riga 4. Decbr.

Union. Britannia, Jensen, afgik fra West Hartlepool 2. Decbr., ank. til Barry 6. Decbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Hamburg 6. Decbr. bestemt til Greenock.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, afgik fra London 9. Decbr., best. til Newcastle. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rosario 21. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til West Hartlepool 7. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Aalborg 5. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ankom til Kbhvn. 7. Decbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Coronel 10. Novbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Methil 7. Decbr. — Skanderborg, Jensen, afgik fra Cardiff 3. Decbr., best. til Madeira. — Søborg, Fischer, afgik fra Cardiff 5. Decbr., best. til Madeira. — Uranienborg, Schmidt, afg. fra Galatz 23. Novbr., best. til Ostende. — Stjerneborg, Lundgreen, afgik fra Riga 6. Decbr., best. til Ghent.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kjøbenhavn 8. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Burntisland 7. Decbr. — Marselisborg, Andersen, ank. til Dartmouth 9. Decbr. — Silkeborg, Pedersen ankom til Sevilla 7. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Neapel 3. Decbr., best. til Galatz. — Ulfborg, Hveissel, ankom til Riga 1. Decbr. — Vordingborg, Petersen, afgik 8. Decbr. fra Kjøbenhavn til Memel.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kjøbenhavn 9. Decbr. — Kallundborg, Lund, ank. til Ayr 3. Decbr.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Swinemünde 7. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Methil 4. Decbr. — Agnete, Jensen, ank. til Kiel 6. Decbr. — Hermita, Sørensen, afgik fra Burntisland 5. Decbr., best. til Kiel. — Alice, Hansen, afgik fra Burntisland 6. Decbr., best. til Kiel. — Ajax, Brorson, ankom til Kiel 7. Decbr. — Bornholm, Petersen, afgik fra Korsør 9. Decbr., best. til Grangemouth. — Nauta, Madsen, ank. til Kiel 8. Decbr. — Rønne, Hintze, ventes til Kristianssand fra Island.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, afgik fra Funchal 15. Novbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, ankom til Shanghai 28. Novbr. — Prins Valdemar, Berg, afg. fra Singapore 3. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Göteborg 5. Decbr.

Ærø. Enigheden, Svane, ankom til Odense 8. Decbr. — Energi, Nielsen, ankom til Flensborg 3. Decbr.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, afg. fra Terneuzen 8. Decbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, afg. fra Seriphos 27. Novbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Nykjøbing F. 4. Decbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Ismig 8. Decbr. — Hans Tausen, Klaborg, afg. fra Bona 3. Decbr. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Helsingør 30. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, ankom til Novorossisk 5. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Kbhvn. 8. Decbr. — London, Bom, ankom til Terneuzen 7. Decbr. — Paris, Nielsen, afg. fra Aarhus 6. Decbr., best. til Grangemouth.

Myren. Anna, Moyell, ankom til Libau 6. December. — Clara, Jensen, ank. til Horsens 9. Decbr. — Kai, Thomsen, ank. til Aarhus 9. Decbr.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 6. Decbr. — Svend, Kurtzhals, ankom til Grangemouth 8. Decbr.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Messina 8. Decbr., bestemt til Baltischport. — Asger Ryg, Hagedorn, ankom til Liverpool 1. Decbr.

Sejlskibe.

Fano, Nordby. Prins Valdemar, Beck, afgik fra Antwerpen 27. Novbr. til Port Natal, gik til Søs fra Vlissingen 4. Decbr. — Valparaiso, Jørgensen, afgik fra Port Natal 27. Novbr. til Buenos Aires f. O. — Casma, Sonnicksen, prajet ud for Cape Finisterre 27. Novbr. fra Antwerpen til Port Natal. — Tercera, Pedersen, ankom til Delagoa Bay 2. Decbr. fra Hamburg. — Anna, Clausen, prajet 20. Novbr. paa 14° N. 35° W. fra New York til Rio Grande. — Rosa, Brinck, indkom til Falmouth 3. Decbr. med Søskade. Skibet er paa Rejsen fra Cardiff til Rio Grande.

Fano, Sønderho. Martha, Nissen, afgik 5. Decbr. fra Valparaiso til Papete. — Elisabetha, Fischer, prajet 30. Novbr. paa 12° N. B. 27° V. L.

Kjøbenhavn. Brig Clara, Bartram, ankom 4. Decbr. til St. Croix. Alt vel.

Rønne. John Hintze, Jensen, ank. til Pillau 29. Novbr. — Camtoos, Pedersen, ankom til Trelleborg 29. Novbr. — Kirstine, Dick, ankom til Lervik (Vinddriver) 5. Decbr. — Zephyr, Jensen, ank. til Visby 5. Decbr. — Gudmund, Borbye, ankom til Travemünde (Vinddriver) 5. Decbr. — Rolf, Hermansen, ankom til Kjøbenhavn 8. Decbr. — Erik, Sonne, ank. til Grimsby 8. Decbr. — M. Christiansen, Bager, ank. til Grimsby 8. Decbr.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ank. til Stege 29. Novbr. — Dannebrog, Børgesen, ankom til Kirkaldy 28. Novbr. — Ariel, Nielsen, ankom til Bogense 3. Decbr. — Roska, Petersen, ankom til Leith 3. Decbr. — Haabet, Andersen, ankom til Courseulles 3. Decbr. — Freyr, Jensen, ank. til Christiania 4. Decbr. — Helge, Nielsen, ankom til Havre 30. Novbr. — Valdemar, Dam, ank. til Grimsby 4. Decbr. — Brødrene, Carlsen, ankom til West Hartlepool 4. Decbr. — Maritza, Hansen, ankom til Aarhus 5. Decbr. — Carl Mørk, Mortensen, ankom til Dieppe 4. Decbr. — Vega Larsen, ankom til Portsmouth 4. Decbr. — Standard, Rasmussen, ankom til Lissabon 4. Decbr. — Freir, Hansen, ankom til Firth of Forth 5. Decbr. — Aktiv, Mouritzen, ankom til Plymouth 5. Decbr. — Adonis, Andersen, ankom til Cromarty 1. Decbr. — Hansigne, Nielsen, ankom til London 5. Decbr. — Heimdal, Rasmussen, ank. til Middelfart 5. Decbr. — Boline Marie, Hansen, ankom til Præstø 5. Decbr. — Sophie, Mikkelsen, ankom til Genua 8. Decbr.

Ærø. Venus, Friis, ank. 29. Novbr. til Boness. — H. H. Petersen, Hansen, ankom 30. Novbr. til Newhaven. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. 1. Decbr. til Newcastle. — Merkur, Friis, ank. 1. Decbr. til Havre. — Alfa, Rasmussen, sejlfærdig i Saint Brieux 29. Novbr., best. til Newport Mon. — Caroline Kock, Hansen, afgik 1. Decbr. fra Newport Mon til Saint Francois (Guadeloupe). — Salvador, Fabricius, ank. 30. Novbr. til Haderslev. — Veritas, Staugaard, ank. 30. Novbr. til Haderslev. — Hydra, Albertsen, sejlfærdig 26. Novbr. i Dysart, bestemt til Svendborg. — Albertha, Kromann, afgik 28. Novbr. fra Morans til Leith f. O. — Harris, Torsteinsen, ank. 30. Novbr. til Setubal. — I. A. Kromann, Christensen, afgik 2. Decbr. fra St. Ybes til Ystad. — Ærø, Christensen ank. 4. Decbr. til Poole. — Skirner, Rasmussen, ank. 1. Decbr. til Porsgrund. — Yrsa, Rasmussen, ank. 4. Novbr. til Genua. — Vera, Hansen, ank. 5. Decbr. til Treguier. — Niels Juel, Nielsen, ank. 2. Decbr. til Newport Mon. — Søstrene, Christensen, ank. 6. Decbr. til Eamouth. — Norma, Albertsen, ankom 6. Decbr. til Waterford. — Eos, Christensen, var sejlfærdig 3. Decbr. i Leith, best. til Kragerø. — Genius, Bastrup, ank. 4. Decbr. til Guernsey. — Smart, Christensen, ankom 7. Decbr. til Newport. — Thyra, Rasmussen, ankom 8. Decbr. til Rio Grande do Sul. — Sejerskransen, Mikkelsen, ankom 8. Decbr. til Hartlepool. — Duen, Christensen, ank. 6. Decbr. til Kjøbenhavn fra Pillau. — Skjold, Nielsen, ankom 6.

Decbr. til Newport Mon. — Forældres Minde, Christensen, afsejlede 5. Decbr. fra Charlestown til Tønsberg. — Kodan, Hansen, ankom 6. Decbr. til Fovey.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Nordsøen. Graadyb. Lystønderne i Graadyb kunne ikke ventes at være paa Station. Inddragningen er begyndt.

Sundet. Fyrskibet „Lappe-Grund“. Lods-Stationen i Fyrskibet „Lappe-Grund“ meddeler paa Forespørgsel Oplysninger om Isforholdene i de danske Farvande og i tyske Havne i Østersøen, ifølge de daglig fra Marineministeriet i Kjøbenhavn modtagne Telegrammer.

Kjøbenhavn. Sæminkeorpsets Øvelsesplads. Den 12te December 1902 inddrages Afmærkningen ved Sæminkeorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemført og Prøvesten. Samtidig slukkes Varselyrene paa begge Forter.

Smaalands-Farvandet. Kirkegrund. Klokketønden Kirkegrund er ombyttet med Vintersømærket.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Klokketønderne ved Klotet uden for Utlängan og ved Esten uden for det S.-lige Indløb til Karlskrona er inddraget.

Ifølge Telegram fra Lodskaptajnen i Kalmar er Fyrskibet „Utgrunden“ inddraget den 7de December 1902.

Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet „Storkallegrund“, NV. for Kaskö, er inddraget den 25de November 1902.

Rusland. Libau. Ved Libau er paa Yderenden af N.-Molen til Alexander III. midlertidige Havnebassin tændt et rødt, hurtigblinkende Fyr, og paa Yderenden af samme Havnebassin S.-Mole et grønt, hurtigblinkende Fyr.

Tyskland. Swinemünde og Mellinfahrt. I Swinemünde og Mellinfahrt er Belysningen til Forsøg forandret saaledes:

Paa Baakerne paa V.-Molen er tændt to Ledefyr. Forfyret, paa Mühlenbake, er et hvidt Fyr med Formærkelser, Bagfyret, paa Galleriebake, er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 35 og 54 Fod. Holdte overet lede de fra Klokketønden til Linien Windbake—Landbake.

Det vekslende Fyr paa Eichstaden er slukket og et hvidt og grønt vekslende Fyr tændt paa N.-Spidsen af Kajen og et grønt Fyr med Formærkelser paa S.-Spidsen af Kajen.

Det hvide, faste Fyr paa Øen Mellin N.-Spids er ombyttet med et hvidt og rødt vekslende Fyr. Baaken er nu rød.

Paa de tre Baaker til Vejledning i de to lige Strækninger af Mellinfahrt vises fra den midterste et hvidt, fast Fyr i 52 Fods Højde, fra hver af de to andre Baaker et hvidt Fyr med Formærkelser.

De to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden, paa S.-Spidsen af Grünen Holm, er slukket og et rødt Fyr med Formærkelser tændt paa en rød Baake paa S.-Spidsen af Estakaderne, som forlænge Grünen Holm.

Naar Fyrene med Formærkelser ere i Uorden, vises et hvidt, fast Fyr paa deres Plads, undtagen paa Eichstaden S.-Spids, hvor i saa Fald vises to grønne Fyr i Stedet for det grønne med Formærkelser.

Stettiner Haff. Fyret paa Papen Baake (Langer Heinrich) viser svagt, hvidt Lys mod N. fra N. 47° V. gennem N. til N. 31° Ø.

Fyret paa Siebort Baake lyser mod NV. fra N. 59° V. til N. 79° V. og mod SSØ. fra S. 13° Ø. til S. 31° Ø., samt viser svagt Lys fra N. 79° V. til S. 13° Ø.

Fyret paa Sandhof Baake viser hvidt Lys mod S. fra S. 12° V. til S. 13° Ø.

Fyret paa Stepenits Fyrbaake lyser Horisonten rundt.

Fyret paa Schwabach Fyrbaake har ingen rød Vinkel.

Fyret paa Pölitz N.-lige Fyrbaake faar to røde Vinkler og en svag, hvid Vinkel mod Ø. fra N. 29° Ø. til S. 87° Ø.

Fyret paa Pölitz S.-lige Fyrbaake faar en svag, hvid Vinkel mod Ø. fra N. 7° Ø. til S. 56° Ø. Det lyser fra S. 56° Ø. til S. 48° Ø.

Fyret paa den lave Schanzen Baake er et hvidt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 25 Fod. Synsvidden: 2 Kml. Det lyser mod N. fra N. 19° V. til N. 1° V., og viser svagt, hvidt Lys mod Ø. fra N. 1° V. til S. 85° Ø.

Fyret paa den høje Schanzen Baake staar 1060 Alen S. 9° Ø. fra Forfyret. Det viser hvidt, fast Fyr mod N. fra N. 17° V. til N. 1° V. og rødt Lys mod Ø. fra N. 1° V. til N. 33° Ø. 53° 32' 52" N. Br. 14° 36' 24" Ø. Lgd.

Fyret paa den N.-lige Camelsberg Baake viser svagt, hvidt Lys mod V. fra S. 19° V. til N. 39° V.

Greifswalder Oie NV. N. for 16½ Fods Pullen, 2,7 Kml. N. 64° V. fra Greifswalder Oie Fyr, er udlagt en Spirtønde med N.-lig Topbetegnelse.

Greifswalder Oie Ø. Vraget af Skonnerten „Marie“, 4 Kbl. S. 71° Ø. fra Greifswalder Oie Fyr, er uskadeligt. Afmærkningen er inddraget.

Kieler Fjord. Møltenort. Lanterne permanent. Den hvide Lanterne paa Møltenort Landingsbro brænder nu permanent.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Elben. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Osteriff“ inddraget den 7de December 1902 for Is.

Schulau. Lægteren „Tommy“ er sunken c. 3 Kbl. nedenfor den sorte Tønde M, lidt N. for Linien Billerbeck og Tinsdahl Fyr overet. En sort Bøje er udlagt ved Vraget.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Krautsand“ inddraget for Is.

Weser. I Weser ligger for Vinteren følgende Sømærker: Nordenham—Brake, Baaketønden Grossensiel, 8 røde Stump-tønder og 11 sorte Spidstønder, Brake—Vegesack, Baaketønden ved Hunte Munding, 8 røde Stump-tønder og 8 sorte Spidstønder. Vegesack—Bremen, Baaketønden ved Lesum Munding og den røde Stump-tønde ved Indløbet til Bürener Weser.

Ved Isgang i Aussen-Weser ombyttes Baaketønden ved Rother Sand S.-Spids med en sort Stump-tønde, Lys- og Klokketønden AW/1 i Alten Weser med en sort Spidstønde, Lys- og Klokketønden E i Neuen Weser og Lystønden G oven for Geeste Munding hver med en rød Spirtønde.

Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønden „Weser“ ombyttet med en Spirtønde den 7de December 1902.

Geestemünde. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Lystønden ovenfor Geestemünde ombyttet med en Spirtønde.

Fyrskibet „Borkum Riff“. Is-Signal-Stationen paa Fyrskibet „Borkum Riff“ er nu i Virksomhed.

Jade. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Geniusbank“ og Lystønderne Nr. 3, 4 og 13 i Jade inddragne for Is den 7de December 1902.

Holland. Ems. Til Forsøg bliver i Vinter de store Vagere i Ranselgat og i Ems samt den røde Vager EE i Watum Bugt liggende ude Gaa de i Drift, udlægges Vintersømærkerne.

Zeegat van Brouwershaven. Noordergat. Et Vrag ligger sunket c. 1 Kbl. N. 17° Ø. fra Spidstønde Nr. 2 i Noordergat. En spids Vragtønde er i 17 Fod Vand udlagt ved Vraget, over hvilket der er 10 Fod Vand. 51° 39' 17" N. Br. 4° 12' 58" Ø. Lgd.

Zeegat van Goeree. I Zeegat van Goeree er Vraget, som laa paa 51° 54' 58" N. Br. 3° 59' 4" Ø. Lgd. borttaget, saa at der er 7 Fod Vand over det.

Shetland Isles. Lerwick. North Ness. Paa North Ness er tændt et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 21° V. gennem N. til N. 39° Ø., hvidt Lys fra N. 39° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø., grønt Lys fra S. 85° Ø. til S. 40° Ø., og hvidt Lys fra S. 40° Ø. gennem S. og V. til N. 21° V. Flammens Højde: 14 Fod. 60° 9' 35" N. Br. 1° 8' 40" V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Ouessant. Møllen Bélanger, N. for Baie de Lampaul, har hverken Tag eller Vinger.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 18de November. 36° 41' N. Br. 27° 15' V. Lgd. Et kærtret Vrag.

Frankrig. Ile de Triélen. Fabrikskorstenen paa Ø.-Kysten af Ile de Triélen er ødelagt.

Quiberon. Basse Cadix. Paa Basse Cadix er nu opført en rød Baake med Kegel, 10 Fod høj over Vandet. 47° 28' 16" N. Br. 3° 7' 33" V. Lgd.

Spaniens NV.-Kyst. Ria de Vigo. Berbés Havn. Paa Berbés Havns V.-Mole er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink. Flammens Højde: 30 Fod. Lysevnen: 9 Kml. Fyrapparat af 6te Orden.

New Brunswick. Bay of Fundy. Passamaquoddy Bay. St. Andrews Harbour. Vraget af en Skonnert, som laa ved NV.-Siden af Indløbet til St. Andrews Harbour i Løbet til De Wolfe Værft, er borttaget.

Prince Edwards Island. Gulf of St. Lawrence. Murray Harbour. Det forreste Fyrtaarn til Ledefyrene til Murray Harbour, paa Beach Point, er gjort 10 Fod lavere og er nu kun 20 Fod højt. Flammens Højde: 22 Fod.

Northumberland Strait. Miminegash. Det forreste Ledefyr paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder ved Mimine-

gash viser nu rødt Lys fra S. 56° V. gennem V. til N. 45 1/2° V. og hvidt Lys fra N. 45 1/2° V. gennem N. til N. 18° Ø. S. for S. 56° V. er Fyret formærket. Det bageste Ledefyr lyser nu fra S. 56° V. gennem V. og N. til N. 18° Ø., hvor det gaar i Skjul af det høje Land. Det S-lige Indløb inden for Miminegash Reef er afmærket med tre sort og hvid stribede Spirtønder, der ligge midt i Løbet.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Ann. Rockport Harbor. Twelve Foot Rock. En sort Spirtønde er i 24 Fod Vand udlagt ved N.-Siden af nogle 12 Fods Klipper, fra Straitsmouth Island Fyr i N. 80° V. og fra Cape Ann N-lige Fyr i N. 38° V.

New York. Hudson River. Upper Coal Beds. Upper Coal Bed Fyr, der vises fra en sort Baake paa S.-Enden af en Grund midt i Floden, c. 1/2 Kml. ovenfor Germantown, er atter tændt. Flammens Højde: 15 Fod.

New York. Hudson River. Haverstraw Bay. Stony Point. Stony Point hvide, faste Fyr er forstærket. Fyrapparat af 4de Orden. Iøvrigt uforandret.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa Ø.-Enden af Stony Point, c. 300 Alen Ø. for det sidstnævnte, paa Taget af Taarnet til Taageklokken. Flammens Højde: 36 Fod. 41° 14' 29" N. Br. 73° 58' 20" V. Lgd.

Delaware Bay. Cross Ledge. Cross Ledge røde Spids-tønde Nr. 14 1/2 er flyttet 1/8 Kml. Ø. hen i 7 1/2 Fv. Vand.

Maryland. Potomac River. Kettle Bottom Channel. Løbet over Kettle Bottom Shoal er nu afmærket saaledes: En rød Spirtønde Nr. 4 A i 25 Fod Vand, fra Cobb Point Bar Fyr i S. 53° V. og fra Blackstone Island Fyr i N. 71° V. — En rød Spirtønde Nr. 4 B i 24 Fod Vand; fra Cob Point i S. 73° V. og fra Swan Point i S. 54° Ø. — En rød Spirtønde Nr. 4 C i 24 Fod Vand, fra Ø.-Pynten ved Indløbet til Neals Sound i S., og fra Bluff Point i S. 85° Ø. — En rød Spirtønde Nr. 4 D i 23 Fod Vand, fra Bluff Point i S. 89° Ø. og fra Swan Point i S. 54° Ø. — En rød Spirtønde Nr. 4 E i 23 Fod Vand, fra Bluff Point i S. 89° Ø. og fra Swan Point i S. 44° Ø. — En rød Spirtønde Nr. 4 F i 24 Fod Vand, fra Bluff Point i S. 87° Ø., og fra Swan Point i S. 17° Ø. — En rød Spirtønde Nr. 4 G i 31 Fod Vand, fra Swan Point i S. 10° V. og fra Bluff Point i S. 85° Ø. — En sort Spirtønde Nr. 9 1/2, Lump Tønde, i 23 Fod Vand, fra Bluff Point i S. 87° Ø. og fra Swan Point i S. 39° Ø., c. 200 Alen S. 11° V. fra Tønde Nr. 4 E.

South Carolina. Charleston Harbor. Cumming Point. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa NV.-Hjørnet af Baaken, hvorfra Cumming Point forreste Ledefyr vises, c. 1/2 Kml. SV. for Cumming Point. Flammens Højde: 12 Fod. Det lyser Horisonten rundt, undtagen fra S. 66° Ø. til S. 12° Ø.

Georgia. Brunswick River. Jekyl Creek Jetty. Ved Jekyl Creek er tændt to Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 Fod. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 20 Fod. 31° 5' 16" N. Br. 81° 26' 21" V. Lgd.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Galveston. I Løbet til Galveston er Vraget af den sunkne Uddybningsmaskine borttaget og Afmærkningen inddragen.

Porto Rico V.-Kyst. Mayaguez. Ved Mayaguez Harbor tændes den 22de December 1902 to røde, faste Ledefyr. Forfyret vises fra en sort Duc d'Albe, der staar i 5 Fod Vand i Havnen. Flammens Højde: 9 Fod. Det lyser over 30° paa hver Side af Fyrinien. 18° 12' 40" N. Br. 67° 9' 22" Ø. Lgd. Bagfyret vises fra en hvid og rød, 45 Fod høj Baake, c. 600 Alen S. 71 1/2° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 49 Fod.

Porto Rico S.-Kyst. Raton Island. Jobs Harbor. Den 22de December tændes paa Ø.-Pynten af den Ø.-ligste Raton Island et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 Fod. Det lyser fra N. 52° V. gennem V., S. og Ø. til N. 38° Ø., undtagen fra S. 70° Ø., til S. 61° Ø., hvor det formærkes af Træer paa Islas del Barca og Islas Pajaros, samt fra S. 77° V., til N. 78° V., hvor det skjules af Træer paa Raton Island. Sort og hvid, 29 Fod høj Fyrbaake. 17° 56' 43" N. Br. 66° 16' 58" V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Sydlig Atlanterhav. Falkland Island S. Den 4de Oktober 1902 passeredes et stort Isbjerg S. for Falkland Islands paa 53° 22' S. Br. 59° 50' V. Lgd., og den 31te Juli 1902 Ismarker paa 56° S. Br. 53° V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Spanien. Barcelona. Ved Barcelona Havn ere følgende Forandringer foretagne:

Et grønt, fast Fyr er tændt paa Dique del Este, 22 Alen S. 27° V. for det gamle grønne Fyr. Linien Fyrene overet

angiver Retningen af Molens Forlængelse. En sort Tønde med hvid Ballon er udlagt ved Forlængelsens Yderende; den skal holdes om Styrbord for Indgaaende. Det røde, faste Fyr paa Dique del Oeste er formærket fra N. 50° Ø. gennem Ø. til S. 10° Ø. For Indgaaende holdes det røde Fyr i Sigte, til man er V. for Linien, de to grønne Fyr overet.

Denia. Ved Denia er tændt to røde, faste Ledefyr, der holdte overet i N. 48° Ø. leder ind i Havnen mellem de nye Moler, der bygges. Flammens Højde: 52 og 40 Fod. Lys-lynen: 7 Kml. Fyrene lyse fra N. 42° V. gennem N. og Ø. til S. 42° Ø. Hvide Fyrpæle.

Det midlertidige røde Fyr paa Yderenden af N.-Molen, som er under Bygning, er forandret til et grønt Fyr.

Italien. Ponza Øer. Øen Zanone. Fyret paa Zanone N.-Ende er atter i Orden og viser hvidt Et-Blink hver 5 Sekunder.

Østerrig-Ungarn. Øen Arbe. Pregeba. Paa Grunden Pregeba, 1/2 Kml. V. for Pynt Stojan, er i 6 Fod Vand anbragt en Stang med Ballon. 44° 51' N. Br. 14° 42' Ø. Lgd.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Zebayir Øer. Centre Peak. Paa Toppen af den lille Ø Centre Peak kan nu vises et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sekunder viser Tre-Blink i 3 S., Mørke i 7 S. Lys-lynen: 30 Kml. 15° 1' N. Br. 42° 9' Ø. Lgd.

Birma. Bay of Bengal. Fyrskibet „Krishna“ er atter paa Station. Fyrskibet „Martaban“ er inddraget.

Karantænebestemmelser m. m.

Tyrkiet. — Karantænen overfor Odessa er hævet. Karantænen overfor Ægypten er nedsat til 5 Dage.

Malta. — Arabien (undtagen Aden og Perim), Kina, Ægypten, Indien, Odessa, Havnene ved den Persiske Bugt, i Syrien, fra Port Said til Sur inklusive ere erklærede for smittede.

Norge. — Rio de Janeiro, Campos og Victoria (Brasilien) ere erklærede for pestsmittede.

KAY DYHR.

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.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsproviantsforretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Aalborg Dampvaskeri og
kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Decbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.		88 ³ / ₄	89
Danmark		63 ³ / ₄	65
Norden		91 ³ / ₄	92
Kjøbenhavn	80 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	80 ¹ / ₄	80 ¹ / ₂
Carl		37 ¹ / ₂	38
Dannebrog	81	81	81 ¹ / ₄
Skjold		52 ¹ / ₂	53
Urania		33 ¹ / ₂	34 ¹ / ₂
Union		85 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		82 ¹ / ₄	83
Østasiatiske	99 ³ / ₄	99 ¹ / ₂	99 ³ / ₄
Østersøen		97	98
Nordsøen		—	—
Torm		—	—
Vesterhavet		100	105
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		61	62
Dansk-russisk Dampsk.		—	—
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk.		100	—
5 ⁰ / ₁₀₀ — —		—	—
5 ⁰ / ₁₀₀ Norden		100 ¹ / ₂	103 ¹ / ₂
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ uopsig. Stats		98 ¹ / ₂	98 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Husejer Kreditk.	85 ³ / ₄	85 ³ / ₄	86
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Kbhvns Kreditf.		89 ¹ / ₂	91
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie ..		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1. — ..	98 — ¹ / ₄	98	98 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf. 6 Ser.	89 ³ / ₄ — ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	89 ³ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 7 —		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ ⁰ / ₁₀₀ Landkreditk. 3 —		90 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
Aktier.			
Nationalbank		140	140 ³ / ₄
Privatbank	122	121 ³ / ₄	122
Landmandsbank		119 ¹ / ₄	120
Handelsbank		124 ¹ / ₄	125 ¹ / ₂
Grundejerbank		108	109
Burm. & Wain		93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Heisingers Jærnsk.		88 ¹ / ₂	89
Sukkerfabr.	114 ³ / ₄	114 ³ / ₄	115
Bryggeri Aktier	115 ³ / ₄	115 ³ / ₄	116

Vekselkurs d. 9. Decbr. 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.35	—
Amsterdam	72.25	—

Notering paa Berlins Børs d. 9. Decbr. 1902.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	95.80
5% Mexikanske 1899	99.25
5% Rumænske Stats	97.80
4% — — 1890	86.00

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

J. Melander,
Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: A. A. J. Ketting, Hamburg).
eneste Fabrikant af

Dicks bekendte Maskin- og Cylinder-Olier
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
237.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

Lanterner med Certifikat,
Havnefyrr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,
Holmens Kanal 18, Kjøbenhavn K.
Tel. 3681.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.
Forretningen grundlagt 1847.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Veksler og Akkreditiver paa alle
store Pladser i Europa, Asien, Afrika,
Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørges.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	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 Løfteælvne. Jærnbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering ufnøden. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhlingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnens ene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29½ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 10 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen 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, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 100,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{100}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads; Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Odense.	I Fjorden 16 à 20 Fod. I Kanalen og den ny Havn 15 Fod. I den gamle Havn 12 à 14 Fod. En betydelig Forbedring af Besejlingen til Byen er under Udførelse.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	I Fjorden Lodsfrihed: Naar Lods benyttes: Sommertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 12 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 88 Øre pr. Fod. Vintertakst: Fra Søen til Enden af Kanalen 1 Kr. 49 Ø. pr. Fod. Fra Enden af Kanalen til Søen 1 Kr. 17 Ø. pr. Fod. I Kanalen Lodstvang: For Skibe indtil 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.24, Vintertakst Kr. 4.32. For Skibe over 50 Tons, Sommertakst Kr. 3.84, Vintertakst Kr. 5.12. Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 60 Øre pr. Ton. Vand: Dampskibe under 200 Tons: 3 Kr. Dampskibe over 200 Tons: 5 Kr. Sejlskibe: 50 Øre pr. Fad.	Losning og Lastning besørges af Handelsfor-eningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd., Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Randers.	Rende med 15 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 15 Fod. Bolværkerne 3 à $4\frac{1}{2}$ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 50 Reg-Tons: 159 Øre pr. Fod. Skibe over 50 Reg-Tons: 212 Øre pr. Fod. I Vinterhalvaaret 33% mere. Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Kran, Havnebane. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværker-nes Højde over dgl. V. $5\frac{1}{2}$ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift $\frac{1}{2}$ Øre daglig pr. Reg. Ton.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrighed fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering . Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering .	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be-sørges af 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.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod. Vinter 75 Øre pr. Fod. Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning be-sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons, Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Telegramadr.:
Hans Smith,
St. Petersburg.
Etableret 1850.

Telegramadr.:
Smith,
Cronstadt.

Skibsklarerings- og Bøfragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Cornelius Knudsens Etabl.,

Telefon 538. Kjøbmagergade 15. Kjøbenhavn. Telefon 538.
Guldmedalje i Paris 1887, i Lübeck 1895 og Malmö 1896.



Kaptajn Rungs **Universal-Bathometer.**
(Tilkendt Guldmedalje i Stockholm 1897.)

Kaptajn C. Clausens **Patent Universal Deflektor.**
Kaptajn C. Clausens **Kontrol Dybdemaal.**
Kaptajn C. Clausens **Krængningsmaaler.**
Kaptajn C. Clausens **Transparente ballancerede Pejlskive.**
Kaptajn C. Clausens **Azimuth Spejl.**

Sprit- og Baadskompasser.
Patent Tidsglas. Saltmaalere.
Sextanter og Oktanter.
Barometre, * Thermometre,
Manometre, Indicatorer.
Tegnebestikker Paralellealiner.
Marinekikkerter.
Logge- og Loddemaskiner.

R. CRAGGS & SONS

Limited,
Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.
Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.
GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P.O., No. 5.

Havne- og Kystarbejder.

Alt vedrørende Bolværker, Beton-Kaj, Høfder, Moler, Anlægsbroer, Ophalingsbeddinger udføres.

Tømremester C. Dirchsen.

Dronningensgade 48. — KØBENHAVN C. — Telefon 7923.

Aalborg Brøndums **Akvavitter.**

Hotel „VICTORIA“

Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hr. Officerens velvillige Erindring.

Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

N.B. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til Skibsproviant.

Telf. 4321. * Privat Telf. 10489.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til laveste Notering. Petroleum i Td. til en gros Priser.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.

Skibsproviantering og Malervareforretning.

Telefon 165.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt à la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.

Telef. 494. H. J. Aliphass.

N. JESPERSENS

SKIBSSMEDIÉ,
Kalkbrænderihavnen,

leverer alt til Skibsbrug henhørende. — Grave- & Losse-spande, Stenstænger, enkelte og dobb. Spil. Alt med Garanti.

SØREN NIELSEN,

SKIBSHANDLER.

CALLE PEDRO MENDOZA 1673.

BOCA, BUENOS AIRES.

ARGENTINA.

Breve til min Adresse be-sørges prompt.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

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.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

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.

Forskud ydes for Proviantering etc. samt, hvor dette medtører Kursvinding (Haiti og Mexico), for Skibsudgifter paa Lastpladsen (og assureres ved os, om ønskes) mod Remisse fra Lossepladsen i Evropa til vore Banquiers, Herrer Brødr. Trier i Kjøbenhavn.

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Nordisk Skibssalgs-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Bekendtgørelse

fra

Alm. dansk Vare- & Industrielotteri.

32. Series

3die Trækning begynder Onsdag den 17de December 1902.

Der fordeles i denne Trækning følgende Gevinster:

1. Præmiegevinststrække.	Hovedgevinststrække.	2. Præmiegevinststrække.
1 Gevinst paa 1000 Kr.	1 Gevinst paa 2000 Kr.	1 Gevinst paa 1000 Kr.
1 — „ 500 —	1 — „ 1000 —	1 — „ 500 —
1 — „ 300 —	1 — „ 600 —	1 — „ 300 —
8 — „ 250 —	8 — „ 500 —	8 — „ 250 —
56 — „ 100 —	56 — „ 200 —	56 — „ 100 —
85 — „ 50 —	85 — „ 100 —	85 — „ 50 —
120 — „ 25 —	120 — „ 50 —	120 — „ 25 —
132 — „ 12 —	132 — „ 15 —	132 — „ 12 —
1997 — „ 10 —	1997 — „ 10 —	1997 — „ 10 —

Ialt: 7,200 Gevinster.

Paa et og samme Lod kan vindes 2 Gevinster i samme Trækning

Lodsedler til Trækningen sælges og fornyes à 2 Kr. Stykket overalt hos Lotteriets autoriserede Kollektører og i Hovedkollektionen, Nørrevoldgade 19, hvor Planen paa Forlangende udlæveres gratis.

Aktieselskabet

Wilh. Sonesson & Co.

Kjøbenhavn Ø.

Kontor og Lager:

Telegramadresse:

Langelinieskuret Nr. 20-22.

Sonessons,

Statstelefon Nr. 6383.

Kjøbenhavn.

Import & Eksport

af

Værktøjsmaskiner og Maskintilbehør.

Leverer bedste Fabrikat af **Svenske, Amerikanske, Engelske og Tyske** Jærn-, Metal og Træbearbejdningsmaskiner.

Jærnrør, Pumper, Armatur

og alle andre **Maskinformødheder.**

Hovedforhandlere for Skandinavien af Shultz' „Sable“ Raahuds Drivremme, Gebr. Bolzanis Skruetaljer og Hejseapparater og flere andre verdensberømte Fabrikker.

For større **Forbrugere** højeste **Rabat.**

Pris paa Forlangende.

Kjøb, Salg og Nybygning

af Sejl- og Dampskibe, Uddybningsmateriel, Sandpumper, Transportpramme med eller uden Motorer, Losse- og Ladeapparater, Bugserdampere, Trawl- og Hav-Fiskerfartøjer, Fisketransportfartøjer etc. udføres fordelagtigt ved

Ingeniør **ANDR. VANG**, Hellerup.

Strandvej 36. Telefon 69.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

H. Steensen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

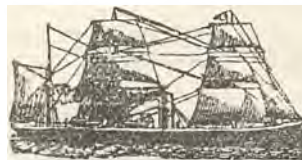
Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1838).
Specialitet: Skibspumper og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
Vandybden 22 Fod.
 Vandybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.
 Den hittidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.
 Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

**For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,**
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

**Skibs-
 Provianteringshandlere.**
 Kjøbenhavn og Provinserne.
 Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
 Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 8560.
 Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
 Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
 Frihavnens Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.
 H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
 Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.
 Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.
 F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.
 Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
 Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
 Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.



S. Sørensen.
 (Jens P. Axelsens Eftflgr.)
Skibsproviantering.
 Ved Havnen 12. Randers
 Telefon 323.

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.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-Creme sin Sejersgang over hele Verden, fordi det er det ypperste af alle Metalpudsemidler. Faasaa vel i fast som flydende Consistens hos alle Iseenkram- og Colonialhdl.
L. MICHENSEN,
 Pilealle 53. — Telefon 2905.

Anders Nielsens
 Fedevareforretning.
 Fredericiagade 27.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
Fineste
MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 11. December 1902. — Sammenstød i Taage. — Lovforslaget om Tilsyn med Dampfartøjer. Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfartende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

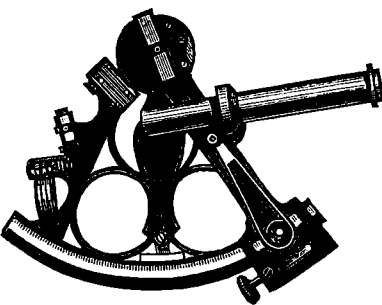
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 51.

Kjøbenhavn, Torsdag den 18. December 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.
Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eftf.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jøpsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

Nordisk
Skibsrederforening.
Repræsenteret ved
S. LAUB.
St. Kongensgade 24.

Iver C. Weilbachs
nautiske Etablissement,

grundlagt 1799. Amaliegade 30. udvidet 1877.

Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Kompasser,
komplet,

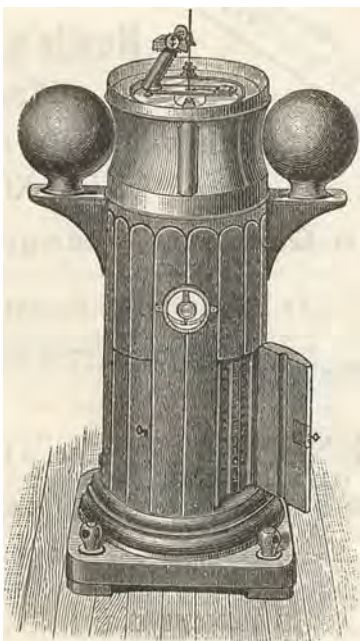
Kompasser
af eget Fabrikat,
komplet.
efter Lord Kel-
vins Princip).

Alm.
Kompasser.

Baadskompass
m. m.

E. S. Rit-
chie & Sons
originale
Spritkompasser
med kurvet eller
fad Rose med
Grader.

Deviationsundersøgelser for Kompasser ombord i Jærn- og
Dampskibe udføres



Lord Kelvins
(Sir William
Thomson)
originale
Patent Lod-
demaskiner,
komplet.
Azimuth &
Pell-
instrumenter
efter forskellige
Modeller.
Walkers
originale
Lodde- &
Logge-
maskine
Cherup & A.
Sekstanter
og Oktanter
med Certifikat
fra Kews Ob-
servatory.
Barometre,
enk. og dobb.
Kikkerter
m. m.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition

for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.

Telefon 8210. St. Kannikestræde 15. Kjøbenhavn.

Telefon 1027.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BØCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANS HOLMS Ø.

Tønderings
Kabysser, Skibsovne og Spil,
leveres af
Christianshavns Jærnstøberi,
Holbladsgade 23 & Kjøbmagergade 60.

DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.

Indregistreret



Varemærke.

System Holzapfel,
16, St. Annæplads.

International Komposition for Jærn- og Staalskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Howaldtswerke, Kiel.

Skibsværft, Maskinfabrik, Kedelsmedie, Staal- og Jærnstøberi.

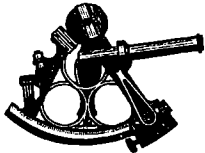
3000 Arbejdere.

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: See-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.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Telegramadresse:
Telefon 297. Seifert, Regnegade. Telefon 297.

C. L. Seifert,
St. Regnegade 18, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet

elegante Uniformshuer.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Øksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Ud-
betalinger besørages.



Kiks de Seigle
forsendes overalt i Kasser à 1 Kilo.
Tilkendt Guldmedaille Paris 1900.
Tilkendt Guldmedaille og højest
Ærespris Wien 1900.
Fineste og mest velsmagende Kiks.

Reinh. van Hauen,
Gl. Kongevej 177. Telefon 2503.

Chr. Petersen,
12, Holbergsgade 12, 1ste Sal
1. Kl. Skræderforretning for
Civil og Uniformer.

Etab. 1861. Moderate Priser.
Alt kan leveres i Løbet af
2 Dage.

De Danske Svineslagteriers
Konserverfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Ny Carlsberg Øl.

Bryggeriets Aftapning.

Produktets naturlige Holdbarhed gør det
særligt egnet til Forsendelse.

Kontor: Pileallé 5.
Depôt: Havnegade 47.

J. D. BEAUVAIS.

Alle Slags Konserver

bedst

&

billigst.

Eneforhandler af

**Nestle's sekunda
Mælk.**

Specielt til kortere Sørejser
eller i kølige Klimaer.

Uden Garanti. — Meget billig.



Er „Moss-Rose“-Tobakken
øget, skal hver Pakke altid bære Vignetten
Manufactured Expressly for Thorvald Petersen,
Copenhagen, og påtrykt selve Om-
slagspapiret.

JØRGENSEN & LANTDVED'S
GALVANISERINGS-ANSTALT,

TAGENSVEJ 24. KØBENHAVN L.

MODTAGER ALT

JÆRN OG JÆRNARBEJDE TIL GALVANISERING
TIL BILLIGSTE PRIS OG HURTIG EKSPEDITION.
TLF. TAGENSVEJ 341.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,
Opgang gennem Porten.
Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.
Aalborg.

Kjøbenhavn, d. 18. Decbr. 1902.

Vi gengiver omstaaende Hovedindholdet og Motiverne af det af Regeringen i Folkethinget forelagte Lovforslag om Ændringer i Lodsloven. Ved dette Lovforslag er paabegyndt den Revision af Lodsloven, der i mange Aar har været tiltrængt, fordi den gældende Lov virker højest uretfærdigt, idet den begunstiger de store Skibe paa de smaas Bekostning. Principet i det nu forelagte Lovforslag — at Lodstaksterne skal beregnes ikke alene efter Skibets Dybgaende, men ogsaa efter dets Tonnage — vil sikkert møde Tilslutning fra alle Sider, og Lovforslaget betegner jo egentlig ikke andet end en Bemyndigelse for Regeringen til at fastsætte ny Lodstakster efter dette Princip, for derefter, naar fornøden Erfaring er indvunden, at skride til en Omorganisation af hele Lodsvæsenet. Om end der kan være Enkeltheder i Forslaget, der kan ønskes ændrede, vil man sikkert fra Skibsfartens Side gerne se det gennemført. Større Interesse vil der knytte sig til de Lodstakster, der er udarbejdede efter det ny Princip, men som altsaa ikke endnu foreligger for Offentligheden, skønt det synes os, at det vilde have været særdeles vejlødende til Bedømmelse af Lovforslaget, om de havde været optagne i dets Motiver. At disse Takster fordeler Lodsafgifterne retfærdigere end de nu gældende, er en Selvfølge. Men alt i alt er det jo dog Meningen, at den Lodsafgift, Skibsfarten svarer til Staten, skal forhøjes, og her synes de tilsvarende Forhold i andre Lande os ikke at være den eneste Maalestok, man med Føje kan anlægge. Man kunde saaledes f. Eks. ogsaa spørge om, hvor stærkt den danske Skibsfart i det hele er bebyrdet, sammenlignet med de konkurrerende Nationers, og ved at anlægge denne Maalestok, vilde man hurtig se, at det, den danske Skibsfart trænger til, er Reduktion af sine Statsafgifter, ikke Forhøjelse af dem. Dette har vi villet gøre opmærksom paa allerede nu. Forhaabentlig vil det rigtige Princip, man nu vil anlægge for Beregningen af Lodstaksterne, blive ført ud i Livet paa den rette Maade.

Det danske Dampskib Knuds Undergang paa Tynen har, skriver „Fairplay“, fremkaldt Fordringen om to kraftige Søgelanterner paa de lokale Redningsstationer. Det fremhæves med nogen Ret, at hvis Stationerne var forsynede med elektriske Søgelanterner, vilde de ikke alene være i Stand til at opdage Skibe i Ulykke, før det var for sent at bringe dem Hjælp, men de vilde ogsaa ved at kaste det hvide, skarpe Lys paa Skibene frelse mange af dem fra den uventede Fare. Forslaget synes at have god Udsigt til at blive gennemført.

Ogsaa „Shipping Gazette“ beskæftiger sig med Indførelsen af disse Lyskaster, som Bladet haaber maa blive indførte paa alle de engelske Redningsstationer. Bladet minder om Kollisionen mellem „Knud“ og „Swaledale“, ved hvilken det først nævnte Skib sank og otte af dets Mandskab, deriblandt Kaptajnen, druknede. Kollisionen fandt Sted i det indre af Tynemouth Havn i en smuk, men mørk Nat, medens den danske Dampvar for udgaende, den engelske for indgaende. Hele Historien varede kun faa Minutter. Lyden af Sammenstødet hørtes i Tynemouth, Allarmskuddet affyredes, og baade Redningsbaad og Redningsmandskab gjordes klare, men før nogen af dem kunde træde i Virksomhed, var otte Menneskeliv gaaede tabt, skønt „Swaledale“ Baade straks sattes i Vandet. „Knuds“ Kaptajn klarede sig hen til Black Middens og gjorde et fortvivlet Forsøg paa at naa Land, men i Mørket lykkedes det ham ikke, og han druknede. Ulykken gjorde Indtryk paa Offentligheden, og en Indsender i et af de lokale Blade gjorde

gældende, at hvis Redningsmandskabet havde været forsynet med en elektrisk Lyskaster, vilde baade det og „Swaledales“ Mandskab have kunnet se det synkende Skib og redde de Mennesker, der kæmpede for deres Liv i Bølgerne. Denne Tanke, der jo egentlig synes saa nærliggende, vandt megen Tilslutning. Medens man saa diskuterede om, hvorfra man skulde faa Pengene, har en Mr. Philipson tilbudt at forære en Lyskaster til Redningsvæsenet ved Tynemouth, og her er dens Indførelse altsaa sikret. Dette betegner en praktisk Løsning af en gammel Vanskelighed ved Redningsforetagender og et smukt Eksempel til Efterfølgelse. Uden Tvivl vil ogsaa de andre engelske Redningsstationer efterhaanden følge Eksemplet.

Med Grosserer Harald Hansen, der d. 10. ds. afgik ved Døden her i Byen, er en Mand gaaet bort, der nærede den største Interesse for og havde et indgaaende Kendskab til vore Søfartsforhold. Den store Bedrift her i Byen, som han i 1873 sammen med sin afdøde Broder overtog efter Faderen, kom senere til at omfatte et betydeligt Skibsrederi, idet den købte store Dampere til Transport af Ris fra Ostindien hertil. Harald Hansen omfattede denne Del af Forretningen med en Interesse, der udstrakte sig til vor Skibsfarts Udvikling i Almindelighed. Han følte den Toldbyrde, der nu i saa lang en Aarrække har tyngt paa vor Skibsfart, som en skrigende Uretfærdighed mod denne, og som den Handlingens Mand, han var, lod han som en Protest sine Dampere sejle under norsk Flag. Der kan altid tvistes om det berettigede i et saadant Skridt, og meget kan ganske sikkert anføres imod det. Men tænker man paa de Millioner, vor Skibsfart i Aarenes Løb uretfærdigt er afkrævet paa denne Maade, og som har hæmmet baade dens og vort Skibsbyggeris Udvikling, saa forstaar man den Indignation, der fører til, at man lader Skibene skifte Nationalitet. Ved sin Død var Harald Hansen Reder for fire store Dampere, der gaar i Fart paa Østasien, og netop nu foreligger der, som andetsteds meddelt her i Bladet, Efterretning om, at Firmaet i England har bestilt en ny, stor Damp. Harald Hansen var i sin Tid Medlem af Landstinget og hans Indsigt og Dygtighed kom ogsaa her Skibsfarten til Gode; om vi husker ret, er han den eneste Repræsentant for dansk Skibsfart, der nogensinde har haft Sæde i den danske Rigsdag. Personlig var den Afdøde en Mand, der i rigt Maal havde de store og gode Egenskaber, der kendetegner den Slægt, han hørte til. Han kunde være voldsom og mulig til Tider ubillig i den offentlige Forhandling. Men det er en betydelig Mand, vort Samfund har mistet i ham.

Nogle enkelte Punkter af den i vort sidste Nummer omtalte engelske Kommissionsbetænkning finder Omtale i „Fairplay“ for afvige Uge, deriblandt det, at „Board of Trades“ Anordninger bør finde Anvendelse paa udenlandske Skibe lige som paa britiske. Bladet bemærker hertil, at man ikke nogensinde fra engelsk Side har gjort Forsøg paa at paatvinge Udlandets Skibe, der løber ind i britiske Havne, den officielle Lastelinje, og at det selvfølgelig vilde være latterligt at fordre denne paamærket udenlandske Skibe, der ene farer mellem udenlandske Havne. Det er et Spørgsmaal, om den engelske Regering har Myndighed til at lovgive for Udlandets Skibsfart paa vore Havne; men i hvert Fald har det aldrig været paastaet, at England af udenlandske Skibe skulde kunne fordre bogstavelig Overholdelse af dets Anordninger om Lastelinje, Redningsapparater m. v.

Ved Stapelaføbningen d. 29. f. M. af Staalbarken „Kildalton“ i Troon udtalte Mr. James Browne af Glasgow, da han besvarede en Tale, der var holdt for det ny Skib, at efter hans Mening vilde Sejlskibe altid være i Stand til at konkurrere med de forskellige Slags Dampere. Naar man taler om Panama-Kanalens Aabning som et Dødsstød for Sejlskibene, saa var der tre Betragtninger, der gjorde, at Planen om denne Kanal ikke voldte ham unødigt Bekymring. For det første skal Kanalen først graves — og der var endnu meget store Vanskeligheder at overvinde; for det andet ventede de mest forhaabningsfulde Venner af Kanalen ikke dens Fuldendelse i de første femten Aar; og for det tredje vilde der, da Kanalens Længde kun vilde blive 49 engl. Mile, saa vidt han kunde se, ingen Hindring være for, at Sejlskibe kunde bugseres denne korte Vej for en moderat Betaling.

Den østrigske Rigsdag har bevilget Midler til Anlægget af en Kanal, der skal forbinde Floderne Moldau og Donau, og ved hvilken der vil skabes en Vandvej mellem Nordsøen og Sortehavet. Gennemførelsen af denne Plan vil ikke alene i høj Grad lette Tysklands og Østrigs Handel med Sortehavet, men vil yderligere gavne Hamburg som Søstad; da Moldau løber ud i Elben, vil denne blive bragt i kortere Forbindelse med Donau og Sortehavet. Naar Kanalen er ført igennem og nogle Uddybninger og Reguleringer er foretagne i Moldau ved Prag, vil man have en Vandvej paa over 1,860 engelske Mile, ad hvilken Skibe kan gaa fra Nordsøen via Hamburg og Elben og fra Østersøen via Travemünde, Lübeck og Trave Kanalen til Donau og Sortehavet uden Omladning. Afstanden fra Endepunkterne (Hamburg og Lübeck) til Sulina ved Munden af Donau vil ved denne Kanal blive reduceret c. 43 pCt., sammenlignet med Søvejen ad Kanalen, Gibraltar og Bosphorus. Planen forudsætter ikke Sluseanlæg; man vil i Stedet for dette anvende et nyt og sindrigt System. Majs- og Byglasterne fra de nedre Donauhavne vil ad denne Kanal langt hurtigere og lettere naa Tyskland og Holland, og Eksporten af mange andre Varer derfra til Mellem- og Nordevropa vil lettes meget. (Fairplay.)

Ekspllosion af Dampskibskedler ved Forlis.

I „Norges Søfartstidende“ hævdede en bekendt Ingeniør i Fjor det usandsynlige i, at Kedlen i et Dampskib, idet dette under et Forlis fyldes med Vand, springer. Da det imidlertid flere Gange i Beretninger om Dampskibsforlis er anført, at Mandskab og Passagerer har frygtet for Kedelsprængning, har Bladet rettet følgende Spørgsmaal til Moss Værfts Bjærgnings- og Dykkerkompagni og til Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise her i Byen, hvilke to Selskaber selvfølgelig sidder inde med megen Erfaring paa dette Omraade:

1. Har De efter den Erfaring, Deres Selskab har indvundet ved Optagning af ved Forlis sunkne Dampskibe, haft noget Eksempel paa, at noget af disse Skibe er skadet ved Ekspllosion af Kedlen, forarsaget ved, at Vandet strømmede ind i Maskin- og Fyrrummet?

2. Tror De, at saadan Ekspllosion kan forarsages af ovennævnte Aarsag?

Af de to samstemmende Svar, som Bladet har modtaget, anfører vi det af Em. Z. Svitzers Bjærg-

ningsentreprise afgivne, der er undertegnet af Entreprisens Inspektør, Kaptajn C. A. Jørgensen. Det lyder saaledes:

„ Vi anser det for ganske utvivlsomt, at alle de Meddelelser, der er fremkomne om Kedelekspllosioner, fremkaldte som Følge af Vandets Indtrængen i Kedelrummet i Tilfælde af Kollision eller Grundstødning, beror paa en Fejltagelse. En Ekspllosion kan jo kun fremkaldes ved en for stærk Spænding, og det, der foregaar, naar en dampfyldt Kedel bliver sat under Vand, er i Virkeligheden det stik modsatte. Vi har heller ikke i vor Praksis noget Eksempel paa, at sunkne Dampskibes Kedler har lidt Skade ved Ekspllosion, hvorimod det jo nok kan tænkes, at den pludselige Afkøling, der indtræder, naar Vand strømmer ind i Kedelrummet, kan svække Kedlen i Sammenføjningerne. Nogen større Skade foraarsages imidlertid sjældent af sidst nævnte Aarsag, og det viser sig bestandigt, at sunkne Dampskibes Kedler er fuldkommen tjenlige til Brug saa snart man igen kan komme til at fyre op paa dem.

Naar det ikke desto mindre er bleven meddelt, at Skibskedler, navnlig i Kollisionstilfælde, er eksploderede, formener vi, at dette skyldes helt andre Aarsager, f. Eks. at Kedlerne ved Sammenstødet bliver revne ud af deres Leje, hvorved der fremkommer en voldsom og pludselig Dampudstrømning, der i den Forvirring, der altid opstaar under saadanne Forhold, let kan forveksles med Følgerne af en Ekspllosion.“

Bladet tilføjer: Da en uberettiget Frygt for Ekspllosion under en Katastrofe kan blive af skæbnesvanger Betydning, idet den bl. a. kan fremkalde Panik, vil det være af Vigtighed, at Passagerer og Mandskaber for paakommende Tilfældes Skyld bliver underrettede om de virkelige Forhold. Bladet henleder særlig Sømands- og Maskinistkolernes Opmærksomhed paa denne Sag.

Vor Navigationsundervisning.

Vi har modtaget følgende:

Højstærede Hr. Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen, R. af. Dbg., Dbm. p. p.

I „Dansk Søfartstidende“ for d. 14. August d. A., som jeg desværre paa Grund af den lange Vej først for nylig har modtaget, har jeg læst Hr. Navigationsdirektørens Brev til Formanden for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“. I dette Brev forekommer følgende Udtalelse: „ . . . Skulde ikke nogle ret agitatoriske Bladartikler i den senere Tid have givet Anledning til den paa Generalforsamlingen udtalte Anskuelse? Disse Bladartikler tør imidlertid, i al Fald i deres Udspring, antages at have en ganske særlig Adresse og at forfølge et fra nærværende Sag ret fjernt liggende Maal.“

Det ligger nær at antage, at det er mine Artikler, Hr. Navigationsdirektøren mener, og skønt disse Insinuationer egentlig er mig ret ligegyldige, skal jeg dog ikke undlade herved at anmode Hr. Navigationsdirektøren om, aabent at udtale, hvilken „særlig Adresse“ de nævnte „agitatoriske Bladartikler“ menes at have, og hvilket „fra nærværende Sag ret fjernt liggende Maal“ de antages at forfølge.

p. t. Manila, d. 11. November 1902.

Med udmærket Højagtelse

H. P. Berg,

Kaptajn paa Dampskibet „Prins Valdemar“.

Statsanstalten for Livsforsikring.

Om Ekstra-Rejse-sikkerheds-Tillægspræmier.

Vi har modtaget følgende:

Undertegnede tilskrev i September 1902 Statsanstalten for Livsforsikring omtrent saalydende:

Til Direktionen for Statsanstalten for Livsforsikring.

I Anledning af, at der ved to forskellige Lejligheder er afkrævet mig en saakaldt „Rejse-Sikkerheds-Tillægspræmie“ for den af mig i April 1898 paa Litr. S. II. Nr. 18848 tegnede Livsforsikring, tillader jeg mig, i egen samt andre Kollegers Interesse, at fremkomme med følgende Henstillinger, i Haab om, at den ærede Direktion let vil kunne indse det beretigede i mine Motiveringer og det retfærdige i at imødekomme dem, til Gavn for den paa flere andre Maader uheldig stillede søfarende Stand.

Punkt I. En meget betydelig Nedsættelse af Skibs-officerers Rejse-Sikkerheds-Tillægspræmier.

Punkt II. Ophævelse af Principet, hvorefter nævnte Præmier afkræves, naar den forsikrede kommer udenfor en vis Længde- og Breddegrad, uden Hensyn til, om han alligevel besejler de sundeste Pladser i Verden.

Punkt III. Foreløbig at fraraade enhver Skibsofficer at lade sig livsforsikre, under Henvisning til de utrolig store Tillægspræmier, der eventuelt vil være at erlægge.

Punkt IV. Om mulig snarest at anstille en Beregning alene for forsikrede Dampskibsofficerers Vedkommende, for at faa konstateret, om visse Farter, hvorfor der nu afkræves Tillægspræmier, er saa sundhedsfarlige, at de retfærdiggør nævnte Tillægspræmier.

Punkt V. Indtil de nu over 30 Aar gamle Love, hvorefter Tillægspræmierne fastsættes, er reviderede og annullerede, da foreløbig at suspendere dem for Dampskibsofficerer, med Hensyntagen til foran nævnte fire Punkter.

Jeg tillader mig at motivere hvert enkelt Punkt med følgende:

ad Pkt. I. Paa Policen staar kun bemærket, at ifølge Lov af 18. Juni 1875 vil der være at erlægge en vis Rejsepræmie for Fart udenfor Evropa, og ingen vil vel finde dette ubilligt, da der jo f. Eks. ogsaa maa betales Ekstrapræmier til Brandforsikringer for mere end almindelig brandfarlige Virksomheder, og flere andre Eksempler analogt hermed kunde nævnes. Men en saadan Præmie er i Reglen kun liden; den dækker Forsikringsgiverens Risiko, uden mærkelig at belaste den Forsikrede, og opkræves aldrig uden Grund. En saadan lignende Ekstrapræmie for Sejlads paa sundhedsfarlige Steder vilde sikkert ingen — og allermindest Undertegnede — trykke sig ved at betale, naar den kun beløb sig til nogle faa pCt. af Aarspræmien; men første Gang, paa en Rejse til Buenos Aires, maatte jeg deponere Kr. 30.90 som halv-aarlig Ekstrapræmie, og sidste Vinter endog Kr. 44.93, ligeledes halv-aarlig, for Fart paa de Canariske og Cap Verdiske Øer samt

Rufisque; først nævnte Beløb svarer til c. 73 pCt. p. A. og sidst nævnte, hvor utroligt det end lyder, til c. 109 pCt. p. A. af min almindelige Aarspræmie, og det for Sejlads paa Steder, hvoraf nogle er verdensberømte Helbredelsessteder, og andre, som Buenos Aires og Rufisque, kun gunstig bekendte i de Sæsoner, hvori de anløbes af danske Dampskibe. At en Del af nævnte Præmier er mig refunderede, erkender jeg, men i Fald Skibet var opholdt det halve Aar derude, var jo dog det hele Beløb forfaldet.

ad Pkt. II. Det vil ikke være den ærede Direktion ubekendt, at efter Loven vil der ingen Ekstrapræmie være at betale for Fart i Middelhavet — Afrikas Nordkyst og Lilleasien deri indbefattet —, saaledes som det er mig erklæret paa Hovedkontoret; man kan altsaa tænke sig et Dampskib i Maanedsfart mellem Middelhavshavne, der stadig med Afbrydelser erklæres for pest-, kolera- eller febersmittede, og skønt Officerer og Mandskab i disse Havne kommer i ganske anden umiddelbar Forbindelse med Land og de Indfødte, end f. Eks. i Rufisque og Las Palmas, saa maa dog Vedkommende, der er i sidst nævnte Fart, betale „Sikkerhedspræmie“, medens først nævnte, der virkelig er udsat for Smitte og hurtig Død, er fritaget, og Statsanstalten løber en langt større Risiko. Jeg tillader mig derfor at foreslaa som billigt og retfærdigt for begge Parter, at Statsanstalten kun fordrer Sikkerhedspræmier af Officerer for de Dage, de opholder sig paa alle til Udenrigsministeriet indberettede, af Sygdom smittede Pladser, eller med andre Ord, for alle Pladser, overfor hvilke den danske Regering foranstalter Karantæne, og naar denne er ophævet, da samtidig at ophæve eller yderligere reducere Ekstrapræmien.

ad Pkt. III. Foruden min Motivering af Pkt. I tillader jeg mig at erindre den ærede Direktion om, at de tarvelige pekuniære Forhold, hvorunder særlig Styrmandsklassen lever, gør det yderligere drøjt for dem, der lader sig livsforsikre i den Tanke, at sikre sin Familie eller sig selv lidt til Alderdommen, at finde, at han eventuelt kan være saa uheldig at maatte betale langt mere i samlet Præmie end hele Forsikringssummen; ydermere kræver hans Stilling en sund, fejlfri Konstitution, uden at han — mærkværdig nok — hører ind under Loven om Ulykkesforsikring.

ad Pkt. IV. Paa Basis af nævnte Beregning at udfinde den laveste Norm for Ekstrapræmie, der er tilstrækkelig til at dække Anstaltens Risiko for eventuel Fare ved Søfarendes Sejlads paa sundhedsfarlige Steder, med særlig Hensyntagen til de med den moderne Søtrafik fulgte, betydelig forbedrede hygiejniske og sanitære Forhold.

ad Pkt. V. Andre Livsforsikringsselskaber og deres Agenter driver en meget virksom Reklame med: „For Officerer paa 1ste Klasses Skibe ingen Ekstrapræmier“; mulig er deres Aarspræmie til Gengæld lidt højere, men denne Forhøjelse er altsaa ens for alle Forsikrede, og tynger ikke paa et enkelt Mindretal af deres Klienter; jeg formener da ogsaa, at de i Statsanstalten forsikrede Søfarende er

saa faa i Forhold til det samlede Antal Forsikrede, og det i „Rejsesikkerheds-Tillægspræmier“ indkommende aarlige Beløb saa ringe, at det virkelig vil være i alle Parters Interesse helt at stryge det; (det er maaske endog saa ringe, at det næppe vilde mærkes, hvis det blev afdraget den til den 5aarige Bonus disponible Sum).

Disse mine Forslag og Motiveringer er naturligvis mangelfulde, fremsatte som de er af en ikke Sagkyndig, men da Sagen er af saa stor Betydning for en Stand, hvis Udgifter nøje maa afpasses efter dens beskedne Indtægter, haaber jeg, at den ærede Direktion med Velvilje og Forstaaelse vil optage og afgøre disse mine Anmodninger i min og andre forsikrede Kollegers Favør og sikkert ogsaa i Statsanstaltens egen Interesse; som det nu er, fristes nogle, og andre tvinges af økonomiske Hensyn, til ikke at anmelde Rejser udenfor Evropa, særlig naar disse i alle andre Henseender virker tiltrækkende; for danske Dampskibes Vedkommende er det jo som oftest Vinterrejser, der udføres syd over, en ren Rekreation fremfor den helbredsvækkende Vintersejlad paa Nord- og Østersøen.

Jeg tvivler ikke om, at den ærede Direktion vil opfatte dette som langt mere end et personligt Spørgsmaal for mit Vedkommende, heller ikke, at jeg kun tænker paa at bebyrde den med ugrundede og unyttige Klager, og jeg vil derfor være taknemlig for et imødekommende Svar herpaa, særlig hvis jeg derved kunde gøre Regning paa, at Tillægspræmierne ved eventuelle Rejser syd over vil blive eftergivne eller i al Fald betydelig reducerede; som den danske Dampskibsflaade stadig tiltager, bliver det vanskeligere at finde Beskæftigelse i Hjemmefart; vi maa derfor længere bort, kommer sjældnere og sjældnere hjem, hvor vi dog — i Modsætning til de, der tager fast Ophold i Udlandet — maa betale alle lovlige Skatter og Afgifter. Derfor beder jeg den ærede Direktion gøre sit til, at vi, hvad Spørgsmaalet om Livsforsikring angaar, ikke bliver ugunstigere stillede end alle andre og tegner

Med Højagtelse, ærbødigst

E. H. Mathiesen,
Styrmænd. S/S „Lars Kruse“.

Paa ovenstaaende modtog jeg i Begyndelsen af November d. A. nedenstaaende Svar:

Idet Bestyrelsen takker for den Velvilje overfor Anstalten, der fremgaar af Deres Skrivelse af 8. Septbr. d. A. med Forslag om Forandring i Anstaltens Rejsesikkerhedstillæg for Skibsofficerer, undlader man ikke at meddele, at Bestyrelsen har Spørgsmaalet om Tillægspræmien for saadanne Forsikrede, der foretager Rejser eller tager Bopæl udenfor Evropa, under Overvejelse, og har Opmærksomheden fæstet paa de af Dem fremdragne Forhold.

Paa nærværende Tidspunkt ser Bestyrelsen sig dog ikke i Stand til at give noget yderligere Svar paa Deres Brev, og indtil De faar nærmere Meddelelse fra Anstalten, maa De derfor, naar De foretager Rejser udenfor europæiske Farvande, betale Tillægspræmie efter de hidtil gældende Regler, for saa vidt De ønsker at opretholde Deres Forsikring.

(Sign.)

Paa Bestyrelsens Svar kan man selvfølgelig stole, og der er ingen Tvivl om, at den, som den meddeler, har under Overvejelse en Forandring af Ekstrapremierne; men en anden Sag er, om der i en overskuelig Fremtid kan ventes et Resultat af nævnte Overvejelse; dels ar-

bejder jo et saadant Maskineri som Statsanstalten langsomt — mange Hjul —, og dels er det vel et stort Materiale, der skal under Behandling, førend der kan gøres Forandring i nævnte mærkværdige Præmier, hvis denne Forandring da ikke kan gøres, som foreslaaet i min Skrivelse, ved at suspendere den forældede Lov, der foreskriver saa eksorbitante Ting som Ekstrapremier paa fra 70-109 pCt. af Policens almindelige Aarspræmie. Hvad dette vil sige, illustreres bedst ved mit eget Eksempel: Min Aarspræmie er c. 81,5 Kr.; det bliver c. 2,450 Kr. at betale i 30 Aar for at faa 3,000 Kr. Men skal jeg hvert Aar sejle de seks Vintermaaneder syd over paa ovennævnte Pladser, bliver den samlede Præmie-sum for 30 Aar c. 3,900 Kr. for at faa 3,000 Kr., rent bortset fra Rentetab. Yderligere: da jeg i Sommer vilde annullere Forsikringen, efter at have betalt $4 \times c. 81,5$ Kr. + de to i Skrivelsen nævnte Ekstrapremier (hvoraf, saa vidt jeg mindes, c. $\frac{1}{4}$ eller $\frac{1}{3}$ blev mig refunderet), var Policens Værdi 158 — Et Hundrede Femti Otte — Kroner, i Sandhed en god Forretning, kun ikke for mig. Og hvem véd, der er maaske de Farter, for hvilke Ekstrapremierne langt overstiger de her nævnte. Forunderligt at disse Forhold ikke for lang Tid siden er paatalte, men Sagen er vist den, at de hjemmeværende, der af den Forsikrede faar Underretning om at melde saadan Sejlad, ganske rolig betaler i den Tanke, at „hvad Fatter gør, er altid det rigtige“. Efter Anstaltens sidste Statusopgørelse balancerer sidste Femaar med et Overskud af 6,54 Mill. Kr., hvoraf 2,62 Millioner er at fordele som Bonus; hvor stor Summen af de indkomne Ekstrapremier er, vides ikke, men paa Grund af de prohibitive Rater, kan man vel antage, at den kan skrives med et 5 cifret Tal; herpaa grunder jeg mit Forslag om at afdrage denne Sum den til Bonus disponible.

Dette turde nu være tilstrækkeligt til Belysning af et Forhold, der i endnu højere Grad tynger økonomisk, især paa mindre bemidlede forsikrede Skibsofficerer, end det virker hæmmende paa Statsanstaltens Virksomhed blandt denne Klasse. Maatte det nu, med „Dansk Søfartstidendes“ gode Bistand, give Stødet til, at en eller flere af de til Varetagelse af Søfarendes Interesser dannede nautiske Foreninger maatte finde sig foranledigede til efter bedste Ævne at arbejde paa en hurtig Forandring af disse beklagelige Forhold, da er min Hensigt naaet, og jeg tegner med Tak for Optagelsen

E. H. Mathiesen,
Styrmænd. S/S „Lars Kruse“.

Den ærede Indsender fortjener Tak, fordi han har fremdraget det for Skibsførere og Styrmænd saa vigtige Spørgsmaal om en hensigtsmæssig og for Søfartens særegne Forhold afpasset Ordning af deres Livsforsikring. Statsanstalten for Livsforsikring har jo, som det fremgaar af ovenstaaende Indlæg, nu denne Sag under Overvejelse, og vi slutter os ganske til det fremsatte Ønske om, at dens Overvejelser maa føre til et godt og hurtigt fremkommende Resultat. Vi vilde anse det for meget heldigt, om der om denne Sag kunde tilvejebringes et Samarbejde mellem Statsanstalten og de af Søfartens Organisationer, som Sagen vedrører. Statsanstalten vilde hos disse kunne hente en Vejledning, der kunde bidrage væsentligt til en praktisk Ordning. Der bør, baade med Hensyn til de Søfarendes Livsforsikring og deres Ulykkesforsikring, arbejdes hen imod en hensigtsmæssig og billig Sikring for de Søfarende, for hvem en saadan har særlig stor Betydning. Medens der, som tidligere omtalt her i Bladet, er Grund til i en nærmere Fremtid at vente Ulykkesforsikringen ordnet gennem Lovgivningen, synes der for Søfartens Organisationer at være Anledning til at være opmærksom paa Spørgsmaalet om Søfarendes Livsforsikring.

Red.

Lodslovens Revision.

Ny Lodstakster.

Regeringen har i Folkethinget fremsat et Forslag til Lov om Ændringer i Lodsloven. Forslaget gaar ud paa, at Paragrafferne 31 og 32 i Lodsloven skal bortfalde og erstattes af to ny. Disse gaar ud paa, at Betalingen for Lodsning som hidtil skal erlægges efter de af Ministeren approberede Takster. Denne Betaling har hidtil været fastsat alene efter Skibets Dybgaende, og dette Princip var ogsaa i sin Tid fuldt retfærdigt, idet Skibenes Dybgaende den Gang som Regel stod i et vist Forhold til deres Størrelse. Men efter den hele senere Udvikling, som navnlig har givet Dampskibene forøget Tonnage uden tilsvarende Forøgelse af Dybgaendet, er den nuværende Betalingsmaade ikke længere retfærdig, idet mange mindre Sejlskibe paa Grund af deres forholdsvis store Dybgaende maa betale de samme Lodspenge som langt større Dampskibe, hvis Dybgaende ikke staar i et passende Forhold til deres Tonnage. Ogsaa for Lodserne er den nu gældende Betalingsmaade uretfærdig, idet den ikke yder dem et passende Vederlag for det Arbejde og Ansvar, der paalægges dem ved Lodsningen af lidet dybgaende store Skibe. Lodspengene foreslaas derfor nu beregnet ikke alene efter Skibenes Dybgaende, men tillige efter deres Tonnage. Taksterne skal beregnes efter Brutto Tonnagen, idet Netto Tonnagen jo ikke giver den rette Maalestok for Skibets Størrelse, særlig for Dampskibe; der findes i vor Handelsflaade Dampskibe paa 1 Reg.-Ton Netto, men paa 110 Reg.-Tons Brutto, og omtrent 70 Dampskibe, hvis Brutto Tonnage er mere end dobbelt saa stor som deres Netto Tonnage. For Sejlskibene er denne Forskel derimod langt mindre. Ved at benytte Brutto Tonnagen som Maalestok, kommer man derfor til et retfærdigere og mere ensartet Forhold mellem Sejlskibe og Dampskibe. Det ny Princip for Takstberegningen vil forhøje Lodspengene noget for de større Skibe, men da de nu gældende danske Lodstakster er meget lave i Sammenligning med Nabolandenes, hvilket ogsaa indrømmes af danske Redere og Skibsførere, nærer Ministeriet ikke Betænkelighed ved at forhøje Lodstaksterne paa en rimelig Maade. En saadan Forhøjelse vil efter al Sandsynlighed for en stor Del blive baaren af udenlandske Skibe, medens den i ringere Grad vil ramme de danske Skibe, navnlig i den indenrigske Fart.

En af Marineministeriet nedsat Kommission, der blandt sine Medlemmer talte Repræsentanter for Damp- og Sejlskibsrederne samt for den farende Skibsførerstand, har udtalt sig for den ny Takstberegning. Ministeriet har derfor ladet udarbejde ny Lodstakster, som skal træde i Virksomhed, hvis det foreliggende Lovforslag bliver til Lov. De er beregnede efter Dybgaende og Tonnage, og ved at sætte Lodsningerne i forskellige Takstklasser i Forhold til den lodsede Vejlængde eller til Farvandets større eller mindre Vanskelighed kan alle de Hensyn, efter hvilke Værdien af en Lodsning bør bestemmes, ske Fyldst. De laveste Takstklasser er beregnede saaledes, at for adskillige Lodsninger vil Lodspengene for Smaaskibe kunne blive mindre end de er nu, saaledes at man herved vil støtte den indenlandske Smaaskibsfart, der under Nutidens Konkurrence er meget haardt stillet. Helt igennem vil det dog være unulligt at tage Hensyn til dette Forhold, thi for enkelte Lodsningers Vedkommende er Lodspengene nu saa ringe, at de bør sættes noget op. Man har ment, at den laveste Betaling, for hvilken en Lods skulde kaldes ud, ikke burde være under 2 Kr., medens der nu findes Takster, hvorefter en Lods maa udføre en maaske ret besværlig Lodstur for f. Eks. 30—40 Øre.

Et enkelt Punkt i den gældende Lodslov, hvor der nu er en uheldig Uklarhed til Stede, nemlig med Hensyn

til Forholdet overfor Skibe, der bliver bugserede, søges gjort tydeligere. Medens Loven stærkt holder paa Lodsernes Eneret til Lodsning, mener den tillige at maatte værne om Bugserdampernes Næringsfrihed. Men disse to Interesser kan ofte komme til at staa i indbyrdes Modstrid, og den Maade, hvorpaa den gældende Lov er affattet, har ikke været egnet til at undgaa Misforstaaelser. Den siger, at Skibsføreren ikke skal betale Lodspenge, naar han, uden at benytte Lods, lader sig bugserere af et Dampskib, der udelukkende tjener til at bugserere Skibe. Ved Udtrykket „lader sig bugserere“ er der sikkert underforstaaet „men ikke lodse“. Det har imidlertid vist sig meget vanskeligt at afgøre, hvorvidt Bugsereskibet maa siges at have lodset det slæbte Skib, og selv naar dette utvivlsomt skulde synes at have fundet Stød, f. Eks. hvor Skibsføreren har maattet indrømme, at han var ganske ukendt med Farvandet, foreligger der Dom for, at Bugsereskibet ikke kunde siges at have ydet nogen Lodsningshjælp. Det foreslaas derfor nu, at en Skibsfører, der uden at benytte Lods lader sig bugserere af en Bugserdamper, ikke skal betale Lodspenge, naar han selv leder Navigeringen under Bugseringen, medens det nærmere forklares, naar Bugseringen maa siges at være forbunden med Lodsning. Det vil være til Held for baade Bugserdamperne og Lodserne, at Bestemmelserne herom er tilstrækkelig tydelige og klare.

Det foreslaas, at Betalingen for hele Lodsningen beregnes efter Skibets største Dybgaende. For Skibe, der ikke er maalte, træder Deplacementet i Stedet for Tonnagen.

Den ovenfor omtalte Kommission har foreslaaet, at Lodspengene skal indgaa i en fælles Lodskasse, af hvilken Lodserne lønnes, dels med en fast Lønning, dels, for at anspore dem, med et Tillæg, der foreslaaes fastsat til en vis Procentdel af de ved hvert enkelt Lodseri indvundne Lodspenge. Ved den ventede forhøjede Lodsindtægt af de ny Takster antages Statens Tilskud til Lodsvæsenet at kunne blive adskillig mindre, end det er nu. Ministeriet paatænker derfor at fremkomme med Forslag til en forandret Ordning af Lodsvæsenet, men vil dog først indvinde Erfaring for, hvorledes de ny Takster vil virke med Hensyn til Lodsbenyttelse og derved til Forøgelse af Lodsindtægten. Først da kan man overse den ny Ordningens finansielle Virkning overfor Statskassen.

Literatur.

Stuerten, Kogebog tilskibs, særlig udarbejdet til Brug ved Landets Stuertskoler af A. H. Andersen, Lærer ved Sandefjords Stuertskole. Forlagt af H. Aschehoug & Co. i Christiania. I Kommission for Danmark hos H. Hagerup, Kjøbenhavn.

Norge er et af de Lande, der har løst det for Skibsfarten saa betydningsfulde Spørgsmaal om Skoler til Uddannelse af Skibskokke, og efterhaanden som man deroppe har indhøstet Erfaringer paa dette Omraade, er man kommet til en Ordning, der synes at være tilfredsstillende. I Stedet for den Mængde Smaaskoler, man i sin Tid havde, har man centraliseret Undervisningen i enkelte større Skoler, der arbejder med Støtte fra Statens og Kommunernes Side, og Resultaterne, der er opnaaede, betegnes som særdeles tilfredsstillende. Det er en af Lærerne ved den største af disse Skoler, Sandefjords Stuertskole, der har udarbejdet den her foreliggende Bog, og den Omstændighed, at det er dens anden og forøgede Udgave, der nu er udsendt, tyder paa, at det er en god og praktisk Bog. Vi er ikke i Stand til at bedømme den i Enkelthederne, men vi kan sige, at dens Hensigt

— at bidrage til Uddannelsen af dygtige Skibskokke og at give Skibskokken Interesse, Lyst og Forstaaelse af sin vigtige Gerning — er god, og at dens hele Plan synes praktisk. Den indeholder udførlige Anvisninger med Hensyn til Ordens og Renligheds Overholdelse, Vask og Strygning, Vandets Betydning og Anvendelse om Bord, Oplysninger om Stofvekslingen, Fordøjelsen og Ernæringen, om Kostens Sammensætning under de forskellige Klimatforhold, om Næringsindholdet i de fleste om Bord benyttede Proviantartikler, om Slagtning, Fødemidlernes Konservering og Behandling, samt udførlige Regler for de forskellige Retters Tilberedning; endelig mange Oplysninger af praktisk Betydning for Skibskokken. Vi tror, at Bogen vil have Værdi for Kokkene i vore Skibe som Lærebog og praktisk Haandbog, og Kaptajnerne burde vistnok henlede deres Opmærksomhed paa den. Desværre savner vi jo fremdeles her i Danmark en Skole for Skibskokke, hvor Bogen kunde virke efter sin egentlige Bestemmelse.

Lov om Registrering af Skibe af 4. Maj 1901 med tilhørende Reglement. Udgivet med Anmærkninger og Henvisninger af S. Lambrechts, Ekspeditionschef. Forlagt af H. Aschehoug & Co. i Christiania. I Kommission for Danmark hos H. Hagerup, Kjøbenhavn.

Forordet til denne Bog minder om, at der i Norge i 1881 fra privat Side var en Bevægelse fremme for Udfærdigelse af en Skibsregistreringslov, idet en saadan antoges at være en nødvendig Betingelse for, at et den Gang paatænkt Bankinstitut med det Formaal at yde Laan mod Pant i Dampskibe kunde komme i Stand. Efter at den nordiske Sølovskommission var bleven nedsat i 1882, stilledes Sagen imidlertid i Bero, men da det i denne Kommission viste sig, at den eventuelle Sølov maatte indskrænke sig til alene at fastslaa visse almindelige Grundsætninger for Skibsregistreringens Ordning, blev Sagen atter optagen til Behandling og forelagt det norske Storting. Men først i Fjor enedes man om en Lov, der sanktioneredes d. 4. Maj. En Komite udarbejdede derpaa Forslag til de til Lovens Iværksættelse nødvendige nærmere Forskrifter, og dens Forslag til Reglement og Formularer bifaldtes i alt væsentligt ved kgl. Resolution af 23. Juli i Aar. Den foreliggende Bog indeholder selve Loven og de Reglementer m. v., der saaledes knytter sig til den.

Fragtmarkedet.

Selv om den forløbne Uge ikke har bragt nogen Bedring, saa er der gennemgaaende heller ikke nogen Nedgang at konstatere i Raterne, men Fragtmarkedet er overalt trevent, hvilket til Dels maa tilskrives de nu tilstundende Julehelligdage. Den lille Opgang, som for kort Tid siden indtraadte i Fragterne fra Østen og Amerika, har holdt sig, og Rederne er fastere stemte for deres December og Januar Tonnage, hvorimod Befragterne ikke er tilbøjelige til at indrømme højere Fragter, og turde dette ogsaa være en medvirkende Aarsag til de færre Befragtninger, særlig fra Amerika. Den stærke Kulde i Nordamerika har fremkaldt et yderligere Begær efter Kul fra England, men Fragterne herfor er lidt lavere, og der er accepteret 5/9 fra Tyne eller Cardiff til Boston. Her i vore hjemlige Farvande er Fragtforholdene stadig meget utilfredsstillende, thi Østersøen har næsten intet at byde paa og Kulfragterne er ved det forøgede Udbud af Tonnage lavere, samtidig med at Ekspeditionerne næsten allevegne er slette.

Det østlige Marked er paa det nærmeste uforandret. Fra Bombay til udsøgt Havn kan faas c. 14/ for alle Positioner Januar/April, og fra Kurrachee er ligeledes betalt 14/ pr. Januar. Calcutta er stille, og Befragtingerne indskrænker sig til nogle Dampere med Kul paa Basis af 4 Rupees til Bombay. Rispladserne viser heller ikke meget Liv; til Evropa slutes intet, men til Japan er gentaget 12/. Fra Philippinerne til U. S. er betalt 25/ pr. December/Januar.

Sortehavet er stadig overordentlig flovt, og det er yderst vanskeligt at placere Tonnage fra denne Kant. Odessa er nu nede paa 6/6 à 7/, og Nicolaieff har betalt 7/6 til Rotterdam, 10/ én, 10/6 to danske Havne for c. 3,000 Tons Damper pr. December. For Erts fra Poti er sluttet til 10/ Rotterdam pr. December/Januar, 11/ Rotterdam, Antwerpen eller Dunkirk pr. Februar. Azoff og Donauen er lukkede af Is og har naturligvis intet at byde paa.

Middelhavet maa betegnes som fastere, navnlig for December Lastning, og der er sluttet en Mængde Tonnage, hovedsagelig for Erts, for hvilken Artikel der med „free despatch“ betales 7/ Carthage/Maryport, 7/ à 7/3 Ergasteria/Glasgow, 7/3 à 7/4½ Swansea, 5/9 Almeria/Barrow, 6/ Aguilas/Glasgow, 10/ Huelva/Savannah eller Charleston. For Esparto noteres 12/6 à 13/ Oran/Sunderland, 12/ Oran eller Arzew/Glasgow, og for Fosfat 6/6 Bona/Kingslynn. Fra Bona til Glasgow kan endvidere faas Hø à 17/6 pr. Ton, og fra Sicilien til U. S. er betalt 8/6 for Svovl. Alexandria har betalt 6/6 Bomuldsfrøbasis til Hull direkte for ganske prompt, endvidere 7/9 direkte Havn U. K., 8/9 Ordre pr. ultimo December. Fra Bilbao slutes for Erts til 4/7½ Rotterdam, 4/6 Tyne Dock, 4/9 Middlesbro, 4/10½ Stockton, 6/4½ Maryport eller Workington.

Nordamerika er fremdeles fast, men stille. Efterspørgslen for Korntonnage er ringe, men Udsigterne for Januar Afskibning er lovende, og i Forventning om en betydelig Eksport har der været sluttet ret livligt for Tømmer fra Golfhavnene, som har betalt 82/6 à 83/9 til én kontinental og én britisk Havn pr. December/Januar/Februar. Paa Netto Charter er betalt 10/3 Galveston/Liverpool pr. Januar, og New Orleans har betalt 2/4½ for Korn til Dublin pr. December, hvorimod der fra „Nothorn Range“ kan faas 1/9 à 1/10½ til udsøgt Havn, 2/ Hamburg. De atlantiske Bomuldshavne bevarer deres Fasthed paa Basis af 20/ fra Wilmington, 22/6 à 25/ fra Savannah, men der effektueres kun faa Befragtinger. De kanadiske Træpladser begynder at møde op med mere positiv Efterspørgsel, og 33/ er betalt for 5 konsekutive Rejser, begyndende April, fra St. John til Englands Vestkyst, medens der fra St. Lawrence noteres 37/6 à 38/9.

La Plata Markedet viser atter en lille Fremgang, og for „handy“ Tonnage kan pr. Februar/April opnaas 18/6 à 18/9 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kont., 1/ mindre for større Baade. Hovedbegæret er nu for Marts/April Tonnage. For Kaffe fra Santos til Triest noteres 20/ à 22/6 pr. December/Januar.

Østersømarkedet er saa elendigt, som vel tænkes kan, og det er næsten umuligt at finde Beskæftigelse for December Tonnage. Reval har yderst lidt at byde paa, da Hørtilførslerne stadig lader vente paa sig, og flere Dampere, som ankom med Ladning til Reval, maatte gaa bort i Ballast. Riga og Windau er ogsaa temmelig blottede for Laster. Efter nogle Dages Tøvejr, meldes nu atter 8-10 Graders Frost fra Riga, men Havnen er stadig tilgængelig. Libau noterer 8¼ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, men kan ikke bruge flere Dampere førend pr. Jannar. Fra Memel noteres 6/3 for Sleepers til Ardrossan og fra Pillau 1/ Hvedebasis til London, Hull eller Rotterdam, 1/1½ Antwerpen. For Smaadampere kan faas Rm. 6 à 6½ pr. Ton Oljekager til Danmark.

Kulfragterne er ikke undergaaede nogen væsentlig

Forandring, undtagen til Nordamerika og La Plata, hvortil de er lavere. Fra Forthet er Begæret yderst ringe, og da de skotske Helligdage begynder d. 31. ds. og vil vare 12-14 Dage, vil der altsaa gaa nogen Tid, forinden der atter vil indtræde normale Tilstande i dette Marked. Ekspeditionerne er gennemgaaende daarlige. Der er fra Forthet sidst betalt 4/6 à 4/9 Neufahrwasser, 5/ Kiel, 4/4¹/₂ à 4/9 Kjøbenhavn, 5/ Helsingør, 4/9 Aalborg, 5/3 à 5/6 Stockholm, 4/6 à 4/9 Libau, 5/6 Rostock. Fra Tynen eller Blyth sluttes til 3/10¹/₂ à 4/3 Aalborg, 5/3 Nørresundby eller Karrebæksminde, 5/6 Rønne, 3/9 à 4/6 Kjøbenhavn, 4/6 Libau, 4/ Neufahrwasser, 5/6 Genua, 5/9 Barcelona, 5/9 à 5/10¹/₂ Alexandria eller Port Said. Fra Cardiff er sidst betalt 5/ Kjøbenhavn, 4/9 Gibraltar, 6/6 Barcelona, 5/9 Genua, 6 Frcs. Alger, 5/9 à 6/ Port Said eller Alexandria, 9/ Colombo, 8/3 à 8/6 Bombay, 15/6 Shanghai, 6/3 Madeira eller Las Palmas, 7/3 La Plata, 5/9 à 6/ Boston.

Foreningsmeddelelser.

„Dansk Sejlskibsrederi-Forening“s Sagførere.

Aalborg.....	Sagfører	<i>Knud Petersen og Henrik Knudsen.</i>
Aarhus	—	<i>N. Knudsen.</i>
Assens.....	—	<i>J. Jørgensen.</i>
Esbjerg.....	—	<i>J. Clausen.</i>
Faaborg.....	—	<i>J. Amtoft.</i>
Fredericia.....	—	<i>E. Thiellesen.</i>
Frederikshavn..	—	<i>N. Petersen.</i>
Horsens	Overretssagfører	<i>Schouenborg.</i>
Kallundborg...	Sagfører, cand. jur.	<i>Aage Schultz.</i>
Kjøbenhavn....	Højesteretssagfører	<i>Ludvig Arntzen.</i>
Kolding.....	Overretssagfører	<i>H. C. Bennetzen.</i>
Marstal.....	Sagfører	<i>H. P. Nielsen.</i>
Middelfart.....	—	<i>Philip Hansen.</i>
Nexø.....	—	<i>H. Mauritzen.</i>
Nyborg.....	—	<i>Chr. Quist.</i>
Nykjøbing Jyll.	—	<i>Axel Tønnesen.</i>
Odense.....	—	<i>E. Kiørboe og C. Knudsen.</i>
Rønne.....	—	<i>Janus Olsen.</i>
Svendborg.....	Overretssagfører	<i>J. Jacobsen.</i>
Thisted.....	Sagfører	<i>Niels Lyhne.</i>
Vejle.....	Overretssagfører	<i>F. Knudsen.</i>

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

har følgende Kredsformænd for:

Nordsjælland....	Kapt.	<i>C. Jensen, Nordborggade 4, Kbhvn.</i>
Dragør	„	<i>J. Schmidt, Dragør.</i>
Faxe og Omegn.	„	<i>J. P. Hansen, Faxe Ladeplads.</i>
Rødvig	„	<i>J. P. Nielsen, Rødvig.</i>
Stege og Nyord.	„	<i>N. P. Hansen, Nyord, Stege.</i>
Vestsjælland....	„	<i>H. Larsen, Vordingborg.</i>
Lolland-Falster..	„	<i>C. Andersen, Bandholm.</i>
Bornholm	„	<i>H. M. Kofoed, Rønne.</i>
Midtøen	„	<i>M. Christiansen, Nørrebro 106, Odense.</i>
Sydøen.....	„	<i>Th. Nielsen, Svendborg.</i>
Østøen	„	<i>W. Iversen, Nyborg.</i>
Langeland.....	„	<i>A. P. Jacobsen, Rudkjøbing.</i>
Nordøen.....	„	<i>C. Mortensen, Nørreby Mark, Bogense.</i>
Ærø	Kapt.	<i>Joh. Albertsen, Marstal.</i>
Sydøen	„	<i>P. Pedersen, Strandhuse, Kolding.</i>
Midtøen	„	<i>S. Christensen, Aarhus.</i>
Nordøen	„	<i>J. P. Christiansen, Langesg. 6, Aalborg.</i>

Nye Medlemmer optages af ovenstaaende Kredsformænd samt af Sekretæren, Mægler *G. Nicolaisen*, Aarhus.

Fra Sø og Land.

Ved Svendborg Navigationsskole afholdtes Eksamen fra den 28. November til den 4. December inkl.

Af Skolen var indstillet til den almindelige Styrmands eksamen 5 Elever, som alle bestod med i Gennemsnit 102 Points (Maksm. 147, Mim. 63).

Til 2den Afdelingsfagene var indstillet i Navigation 9, Geografi og Vejrlære 8, Søret og Handelsvidenskab 9 og Engelsk 5, hvilke ligeledes bestod, undtagen 1 i Geografi og Vejrlære og 1 i Søret og Handelsvidenskab.

Til Sætteskipperprøven var indstillet 1, som bestod. Skolen begynder paany Mandag den 8. December. Uformuende Elever kan erholde Understøttelse som sædvanlig. Elever, der ønsker at optages i Skolens 2. Afdeling, maa nødvendigvis indtræde straks.

Indmeldelse sker hos Skolens Bestyrer, Aage V. Tuxen, eller hos Forstander A. O. Tuxen.

Føreren af Brig „Rosa“ af Fanø, Kaptajn N. H. Brinch, er, som meddelt, druknet. Den Afdøde blev kun 48 Aar gammel.

Kapt. H. Svarrer, tidligere Fører af „Medor“ af Fanø, overtager nu Brig „Rosa“ af Fanø.

Fra Nordby paa Fanø skrives til os d. 6. ds.

Fanø Navigationsskole. Til den for nylig afsluttede Eksamen for 3. Termin havde Skolen indstillet til 1. Afdeling 6 Elever, af hvilke en afvistes i Dansk. De øvrige bestod med fra 86—117 Points. Til 2. Afdeling indstilledes følgende 8 Elever, som alle bestod: O. Munch-Møller, Randers, F. Ch. M. Christiansen, Vejle, Math. Nørby, Nordby, Niels Nielsen, Esbjerg, C. C. F. Hofman, Hellerup, Jes Mikkelsen, Sønderho, Mikkel Mikkelsen, Odde. (I Navigation er Maks. 49, Min. 14, i de andre Fag 21 og 6).

Ny Kursus begynder straks i begge Afdelinger. Ny Elever kan indskrives til enhver Tid og vil, for saa vidt de er uformuende, erholde sædvanlig Statsunderstøttelse. Bestyrer L. Nic. Sørensen meddeler alle nærmere Oplysninger.

Ugens Havarier.

Adolph, Dpsk. af Nakskov, kom d. 11. ds. paa Grund paa Fornæs. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

Wladimir Sawin, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Kotka haft haardt Vejr og er ankommet til Antwerpen med Tab af Dækslast. For opgaaende ad Schelden har Skibet endvidere været paa Grund, men kom flot ved egen Hjælp.

Esmeralda, Barkskib af Fanø, har paa Rejsen fra Marseille til Reunion været paa Grund i Nærheden af Marseille. Skibet er atter flot.

Else, Dpsk. af Aalborg, har d. 12. ds. paa Tynen været i Kollision med Pieren og kom paa Grund. Flot og fortsat Rejsen.

Rønne, Dpsk. af Rønne, er d. 13. ds. ankommet til Christianssand med en Del Skade efter Grundstødning paa Island. En Del af Lasten er efterladt paa Island.

Isafjord, 2-m. Kutter af Kjøbenhavn, er medio Novbr. strandet paa Grindarfjord (Island) og er Vrag. Isafjord byggedes i Bergen i 1882 og maalte 73 Netto Reg.-Tons.

Nybygninger, Køb og Salg.

Af Firmaet A. N. Hansen & Co. her i Byen er hos Sunderland Shipbuilding Co. i Sunderland bestilt en Enkeltdæks Damper med Bæreevne 5,150 Tons d. V. paa et Dybgaende af c. 20 Fod. Skibet skal leveres i Begyndelsen af næste Sommer. Den kontraherede Pris er c. 50,000 Lst. (Sh. Gaz.)

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Skibsværft er der d. 13. ds. foretaget Prøvefart med et for Regning Firmaet C. K. Hansen (Dampskibsselskabet af 1896) nybygget Skruedampskib Skodsborg, Værftets Nybygning Nr. 224. Skibet, der er 270 Fod langt, 38 Fod bredt og 21 Fod dybt, er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og forsynet med en Maskine (Triple Ekspansion), der er i Stand til at kunne udvikle 1,000 ind. HK. Prøvefarten forløb i enhver Henseende tilfredsstillende og de kontraktlige Fordringer opfyldtes fuldt ud.

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. Adolph Andersen, Schubert, ank. til Aarhus 16. Decbr. fra Rotterdam. — Alabama, Gøtsche, afgik fra New Orleans 30. November; forv. her 25. December. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 11. Decbr. til New York. — Algarve, Borries, ank. her fra Lissabon 12. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, ank. 12. Decbr. til Libau; afgaar forv. 16. December hertil. — A. N. Hansen, Paaske, afg. fra Reval 13. Decbr. til Ghent. — Antwerpen, Andresen, ank. til Boston 10. Decbr.; afgaar hertil omkr. 18. Decbr. — Arkansas, Petersen, ank. her 7. Decbr.; afgaar forv. til New York 24. Decbr. — Arno, Strubberg, ank. til Reval 9. Decbr. — Axelhuus, Skov, ank. her 14. Decbr. fra Vestnorge; afgaar forv. til Stettin 16. Decbr. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ank. til Riga 13. Decbr. — Beira, Lunge, ank. til Denia 14. December. — Botnia, Bønnelykke, afgaar herfra 16. Decbr. til Reval. — Ceres, Kjær, ank. til Trondhjem 15. Decbr. — Christian IX., Kolster, ank. til London 15. December. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. fra Valencia 12. Decbr. til Messina. — Christiansund, Rørbye, ank. her 14. Decbr. fra Stettin. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, afgik fra Libau 12. December til London. — Douro, Mortensen, afg. fra Lissabon 14. Decbr. hertil via Dartmouth. — Ella, Mortensen, ank. til Hamburg 15. Decbr. — Florida, Ørum, afg. fra New York 2. Decbr. forv. her 22. Decbr. — Frederik, Thomsen, ank. 11. Decbr. til Königsberg; afg. forv. 17. Decbr. til Hull. — Garonne, Kromann, afgik fra Riga 11. December til Bordeaux. — Georgios I., Schibby, afg. forv. herfra 17. Decbr. til Boston. — Hekla, Larsen, afgaar herfra 17. December til New York. — Hjelm, Hansen, ank. her 14. December fra Danzig. — Island, Holm, afgik herfra 3. Decbr.; ank. forv. til New York 19. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afgik fra Dartmouth 13. December hertil. — Jolantha, Christiansen, afgik fra Antwerpen 14. Decbr. hertil. — Jyden, Glösen, ank. til Danzig 15. Decbr. — Kasan, Hansen, ank. til Libau 13. Decbr. — Kentucky, Thidemann, ank. til New York 14. Decbr. — Kiev, Jacobsen, ank. til Pillau 15. Decbr. — Kursk, Møller, afgik fra Libau 15. December hertil. — Leopold II, Meier, afgaar forv. hertil 16. Decbr. fra Cardiff. — Loire, Rabe, afgik fra Dunkirk 13. December hertil. — Louise, Gotthardt, afgik fra Hull 14. December hertil. — Louisiana, Lissner, ank. til New Orleans 10. Decbr. — Laura, Aasberg, afgik fra Leith 15. Decbr. hertil. — L. P. Holmblad, Andersen, afgik fra Boston 30. Novbr. hertil. — Maja, Simonsen, ank. her 15. Decbr. fra Hamburg. — Morsø, Frisenette, afgik fra Færøerne til Island 9. Decbr. — Moskov, Sørensen, afgik fra Riga 13. Decbr. til Antwerpen. — Nicolai II, Sonne, afgik fra New York 29. Novbr. forv. her 17. Decbr. — Nishnej Novgorod, Harder, ank.

til Riga 15. Decbr. herfra. — Norge, Gundel, afg. fra New York 6. Decbr.; forv. her 23. Decbr. — Nordjylland, Krag, afgik herfra til Riga 15. Decbr. — O. B. Suhr, Jonsen, afgik fra Reval 15. Decbr. til Libau. — Omsk, Müller, ank. til Methil 8. Decbr. — Oscar II, Skjødt, afgik fra New York 9. Decbr.; forv. her 21. Decbr. — Perm, Christensen, ank. til London 7. Decbr.; afgaar forv. 16. Decbr. til Libau. — Pregel, Olsen, afg. fra Hull 14. Decbr. til Windau. — Rita, Meldahl, ank. til Genoa 14. Decbr. fra Newcastle. — Seine, Staal, ank. her 9. Decbr. fra Königsberg. — Texas, Hansen, afg. herfra 30. Novbr.; forv. i New Orleans 25. December. — Thvra, Fischer, ank. til Libau 15. Decbr. — Tiber, Bech, afgik herfra til Newcastle 12. Decbr.; afgaar forv. fra Newcastle til Marseille 17. Decbr. — Tyr, Jørgensen, ank. til Libau 15. Decbr. — Valde mar, Johnsen, afg. forv. 16. Decbr. fra Libau hertil. — Vendsyssel, Jacobæus, ank. til Hull 15. December; afgaar forv. derfra 20. December. til Genoa. — Viking, Rasmussen, ank. her 15. December fra Valencia. — Xenia, Kruse, ank. til Newcastle 8. Decbr. — Yrsa, Gommesen, afgik herfra 14. Decbr. til Østverrig. — Vesta, Gotfredsen, afg. fra Riga 15. December hertil. — Håbil afg. fra Stettin 14. Decbr. til Manchester. — Vadsø afgik fra Liverpool 13. Decbr. — Skalholt ank. til Norrkøping 14. Decbr. — Wally ank. her 14. Decbr. — Pax ank. her 14. Decbr. fra Rotterdam. — Constantin, Harder, ank. til London 14. Decbr. fra Libau. — Aarhus, Tvergaard, afgik fra Randers 15. December til Stettin. — Holar, Øst-Jacobsen, ank. til Hamburg 15. December.

Carl, Skjøld, Gorm. Gorm, Mahneke, afg. fra Blyth 29. Novbr., ank. til Riga 6. Decbr. — Frode, Tofte, afgik fra Blyth 11. Decbr., best. til Lübeck. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Swansea 10. Decbr., best. til Stettin. — L. H. Carl, Meyer, afgik fra København 11. Decbr., ank. til Blyth 15. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Cardiff 23. Novbr., ank. til Alexandria 8. Decbr. — Knud II, Hansen, afgik fra Sunderland 11. Decbr., ank. til Stettin 16. Decbr. — Skjøld, Schmidt, afgik fra Riga 8. December, bestemt til Dunkerque. — Danmark, Mahneke, afgik fra Newcastle 13. Decbr., bestemt til Pillau. — Ragnar, Holst, afgik fra Bristol 13. Decbr., ank. til Newport 14. Decbr. — Volmer, Riher, afg. fra Newcastle 28. November, ank. til Libau 4. Decbr. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 4. Decbr. ank. til Libau 9. Decbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Alexandria 18. Novbr., ank. til Sharpness 7. Decbr. — Svend II, Risø, afg. fra Stettin 11. Decbr., ank. til Sunderland 15. Decbr.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, afgik fra Swinemünde 12. Decbr., ank. til Libau 14. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, afgik fra Swinemünde 10. Decbr., ank. til Riga 12. Decbr. — Johan Siem, Knudsen, ank. til Riga 6. Decbr., afg. til Ghent 14. Decbr. — Pawel Andrejef, Tannebæk, ank. til Libau 8. Decbr. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. til London 9. Decbr., afg. til Blyth 14. Decbr. — Russ, Rasmussen, afg. fra Riga 10. Decbr., best. til London. — Wladimir Sawin, Jørgensen, ank. til Antwerpen 5. Decbr.

Heimdal. Kamma, Løffer, ank. til Sevilla 12. Decbr. — Helga, Lagesen, afg. fra Sevilla 15. Decbr. — Martha, Jørgensen, afg. fra Sevilla 12. Decbr. — Elna, Møller, ank. til Barcelona 13. Decbr. — Therese, Pedersen, ank. til Sevilla 11. Decbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Dana, Nielsen, afg. fra Vejle 14. Decbr. — Ophelia, Wilhelmsen, pass. 15. Decbr. Konstantinopol. — Kronborg, Jeppesen, pass. 14. Decbr. Frederikshavn.

Vesterhavet. Najuden, Jessen, ank. til Dakar 4. Decbr. — Niobe, Schmidt, pass. West Hartlepool 13. Decbr., best. til Las Palmas. — Nancy, Nielsen, pass. West Hartlepool 13. Decbr., bestemt til Nantes. — Nautik, Mortensen, afg. fra Methil 12. Decbr., ank. til Esbjerg 16. Decbr. — Nord-søen, Gram, afg. fra Boston 15. Decbr., best. til Hamburg. — Nora, Jørgensen, afg. fra Esbjerg 16. Decbr., bestemt til Burntisland. — Neptun, Winther, pass. Gibraltar 13. Decbr., best. til Esbjerg. — Nerma, Nielsen, afgik fra Warkworth 8. Decbr., ank. til Hobro 12. Decbr. — Alfa, Nørby, ank. til Methil 12. December.

Dania. Dagny, Lorentzen, ank. til Danzig 14. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, afg. fra Kiel 13. Decbr. best. til Methil. — Fyen, Hansen, afgik fra Wearmouth 12. Decbr., ank. til Malmø 15. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Ghent 10. Decbr., ank. til Antwerpen 11. Decbr. — Russia, Hansen, afgik fra Kjøbenhavn 11. Decbr., ank. til Boness 14. Decbr. — Normannia, Eriksen, afg. fra Aalborg 4. Decbr., ank. til Stettin 6. Decbr.

Østerseen. Gratia, Skov, afg. fra Riga 13. Decbr., best. til Antwerpen.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Amsterdam 13. Decbr., ank. til Methil 15. Decbr. — Caledonia, Fisker, ank. til Maryport 11. Decbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Hamburg 6. Decbr., ankom til Greenock 12. Decbr. — Carbonia, Jørgensen, afg. fra Riga 16. Decbr., bestemt til Ghent.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Newcastle 12. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til River Plate 21. Novbr. — Flynderborg, Larsen, ank. til Kbhvn. 13. Decbr. — Fredensborg, Hartmann, ankom til Memel 13. Decbr. — Frederiksborg, Jørgensen, afgik fra Blyth 11. Decbr., best. til Gefle. — Jømsborg, Kühl, ank. til West Hartlepool 17. Decbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra Coronel 10. Novbr., best. til Philadelphia. — Rosenborg, Schultz, ankom til Kbhvn. 14. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til Las Palmas 12. Decbr. — Søborg, Fischer, ankom til Las Palmas 14. Decbr. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ostende 16. Decbr. — Stjernebofgr, Lundgreen, ankom til Ghent 14. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Kjøbenhavn 8. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Kbhvn. 15. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Dartmouth 10. Decbr., best. til Durban. — Silkeborg, Pedersen, afg. fra San Lucas 12. Decbr., best. til Glasgow. Skodsborg, Schultz, afgik fra Kbhvn. 13. Decbr., best. til Newcastle. — Tuborg, Mathiesen, ankom til Konstantza 10. Decbr. — Ulfborg, Hveissel, afgik fra Riga 15. Decbr., best. til Dunkerque. — Vordingborg, Petersen, afgik fra Memel 14. Decbr., best. til West Hartlepool.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Blyth 16. Decbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Glasgow 13. Decbr., best. til Livorno.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Burntisland 13. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Korsør 15. Decbr. — Agnete, Jensen, ank. til Burntisland 15. Decbr. — Hermia, Sørensen, afgik fra Kiel 15. Decbr., best. til Burntisland. — Alice, Hansen, ankom til Kiel 10. Decbr. — Ajax, Brorson, ankom til Burntisland 15. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Grangemouth 13. Decbr. — Nauta, Madsen, afgik fra Newcastle 16. Decbr., best. til Kiel. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 15. Decbr.

Danmark. Thorvaldsen, Olsen, ank. til Libau 12. Decbr. — Ansgar, Reese, ank. til Grangemouth 15. Decbr. — I. N. Madvig, Hahn, afgik fra Helsingør 16. Decbr. best. til Riga. — Hamlet, Sommer, ank. til Rotterdam 15. December. — Helge, Olsen, ankom til London 16. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Durban 10. Decbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Hongkong 15. Decbr. — Prins Valdemar, Berg, afg. fra Singapore 3. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Dartmouth 9. Decbr.

Ærø. Energi, Nielsen, ankom til Boness 10. Decbr. — Gæø, Knudsen, ankom til Hamburg fra Aalborg 10. Decbr. — Enigheden, Svane, til Søs fra Odense 12. December, — Erindring, Hansen, ankom til Halmstad 12. Decbr.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Aalborg 15. Decbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Glasgow 14. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, ank. til Windau 13. Decbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, ankom til Grangemouth 8. Decbr. — G. Koch, Jørgensen, afg. fra Algier 16. Decbr. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. fra Bona 3. Decbr. — H. C. Andersen, Tilly, ankom til Helsingør 30. Novbr. — Peter Willemoes, Nissen, afg. fra Novorossisk 5. Decbr.

Vulcan. Vulcan, Tholander, ank. til Libau 14. Decbr. — London, Bom, ank. til Burntisland 15. Decbr. — Paris, Nielsen, ankom til Aarhus 16. Decbr.

Myren. Anna, Hansen, afgik fra Libau 12. December, best. til Hull. — Clara, Jensen, afgik fra Horsens 14. Decbr., best. til Methil. — Kai, Thomsen, afgik fra Aarhus 15. Decbr., best. til Grangemouth.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Boness 16. Decbr. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Grangemouth 12. Decbr., best. til Kiel.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, afgik fra Messina 8. Decbr., bestemt til Baltischport. — Asger Ryg, Hagedorn, afg. fra Liverpool 10. Decbr., best. til Las Palmas.

Sejlskibe.

Fans. Nordby, Dorane, Sigurdson, ank. til Rio Janeiro 10. Decbr. fra Cape Town. — Maracaibo, Svarrer, afg. fra Elben 10. Decbr. til Santos. — Bertha, Nørholm, afgik fra Frontero de Tabasco 8. Decbr. til Falmouth. — Johanne, Thomsen, afgik fra Matupi 27. Novbr. til Liverpool. — Laura, Callesen, afgik fra Montevideo 1. Decbr. til Pernambuco. — Thora, Thomsen, ankom til Menado 4. Oktbr. fra Ternato. — Copley, Struckmann, afg. fra Astoria 10. Decbr. til Queenstown. — Emilie, Thomsen, afg. fra Amsterdam 10. Decbr., ank. til Blyth 15. Decbr. — Doris Brodersen,

Hansen, ankom til Port Natal 11. Decbr. fra Hamburg. — Serapis, Laursen, ank. til Pisco 12. Decbr. fra Bangkok.

Rønne. Bornholm, Jensen, ank. til Grimsby 10. Decbr. — Castor, Clausen, ankom til Kjøbenhavn 10. Decbr. — Veset, Ølsted, ank. til Kjøbenhavn 10. Decbr.

Svendborg. Triton, Nielsen, ank. til Havre 8. Decbr. — Nanna, Baagøe, ankom til Pontrioux 8. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Flensborg 9. Decbr. — Kirstine, Dam, ank. til Helsingborg 10. Decbr. — Confidence, Mouritzen, ank. til Leith 10. Decbr. — Yrsa, Hansen, ank. til Fleetwood 6. Decbr. — Ignatz Breum, Hansen, ankom til Langsund 10. Decbr. — Rasmus, Nielsen, ank. til Pillau 11. Decbr. — Ruth, Falentin, ank. til Yarmouth 11. Decbr. — Dana, Hansen, ankom til Fraserburgh 11. Decbr. — Mercur, Lund, ankom til Gøteborg 12. Decbr. — Zampa, Petersen, ank. til Cette 13. Decbr. — Danmark, Huusfeldt, ank. til Fowey 15. Decbr. — Fylla, Rasmussen, ankom til Newcastle 15. Decbr. — Aktiv, Mouritzen, ank. til Tyne-mouth 13. Decbr. — Garibaldi, Olsen, ank. til Libau 15. Decbr. — Thetis, Hansen, ank. til Faro 14. Decbr.

Ærø. Fred, Friis, ank. 9. Decbr. til Grangemouth. — Maren, Albertsen, ank. 9. Decbr. til Preston. — Haabet, Rasmussen, ankom 6. Decbr. til Kjøbenhavn. — Concor, Rasmussen, ankom 6. Decbr. til Kjøbenhavn. — Apollo, Albertsen, ank. 4. Decbr. til Kjøbenhavn. — August, Drejø, ank. 8. Decbr. til Gibraltar. — H. C. Grube, Svane, afg. 7. Decbr. fra Cardiff til Barbados. — Anna Cecilie, Drejø, ankom 9. Decbr. til Queenstown. — Hansigne, Thøgersen, sejlferdig 3. Decbr. i Cadix, bestemt til Rio Grande do Sul. — Rotha, Hansen, ank. 10. Decbr. til Rufisko (Senegal). — Dana, Carlsen, ank. 11. Decbr. til Toldestrand. — Amor, Rasmussen, ank. 10. Decbr. til Wexford. — M. Hay, Petersen, ank. 10. Decbr. til Tranebjerg (Samsø). — Mette, Andersen, ankom 11. Decbr. til Bogense. — Marthing, Friis, ankom 11. Decbr. til Lissabon. — Hertha, Krull, sejlferdig 10. Decbr. i Warkworth, bestemt til Stubbekjøbing. — Sophie, Lauritzen, ankom 10. Decbr. til Halmstad. — Valkyrien, Haegensen, afgik 11. Decbr. fra Frederiksstad til Cardiff. — Hermod, Dreimann, sejlferdig 10. Decbr. i Bridgeness, best. til Svendborg. — Nicoline, Hansen, ankom 11. Decbr. til Kjøbenhavn. — H. H. Petersen, Hansen, ank. 13. Decbr. til Fowey. — Juliane, Christensen, ankom 13. Decbr. til Alicante. — Hildur, Andersen, ank. 13. Decbr. til Fowey. — Svanen, Møllmann, ank. 12. Decbr. til Pillau. — Vega, Rasmussen, ank. 13. Decbr. til Kalmar. — Høkla, Jørgensen, sejlferdig 9. Decbr. i Eigmouth, bestemt til Palermo. — Atlantic, Rasmussen, ank. 12. Decbr. til San Juan (Porto Rico). — Johanne, Østermann, ank. 13. Decbr. til Frederikshavn. — Alfa, Rasmussen, ank. 13. Decbr. til Newport Mon. — Hebe, Clausen, var 11. Decbr. sejlferdig i South Alloo, best. til Porsgrund. — Kvik, Andersen, var 11. Decbr. sejlferdig i Ramsgate, best. til Bridgeness. — Skandia, Hay, pass. 13. Decbr. Frederikshavn.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 16 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger er anført retvisende.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

Kattegat. Klokketønden „Falske-Bolsax“ er for Vinteren ombyttet med en rød Spidstønde med 2 Koste.

Jylland. Ebeltoft. N. for Ebeltoft gamle Havn er anlagt en ny Havn, hvorfra en i NV. gravet 600 Alen lang og 50 Alen bred Rende fører ud i Farvandet. Dybden i en Del af Havnen og i Renden er 18 Fod. Ved Renden ligger 4 Varpetønder.

Sundet. Helsingør—Helsingborg. Et Telefon-Kabel er udlagt fra Kysten ud for Gasværket N. for Helsingør til den svenske Kyst c. 1.000 Alen S. for Pålsjø, N. for Helsingborg. Dets Retning, N. 62° Ø., angives ved to hvide, fir-kantede Telegraf-Baaker paa Sjællands Kyst og to trekantede Baaker med rund Skive paa Toppen paa Sverrigs Kyst.

Vedbæk. Vedbæk Telegraf-Baaker ere nu begge hvide.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Landsort. Landsort Bifyr er nu forandret og viser grønt, fast Lys fra S. 38° Ø. til S. 6° Ø., over Grundene Storpallarn, Bosknösen og Bredgrund, hvidt, fast Lys fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 6° V., og rødt, fast Lys fra S. 6° V. til S. 22° V., over Grundene Taget og Bonden.

Stockholm Skærgaard. Grönskär. Forandringen af Grönskär Fyr er foreløbig udsat.

Ifølge Telegram fra Lodskaaptajnen i Stockholm er Fyr-

skibene „Vestra Banken“, „Finngrundet“ og „Grepem“ ind-
dragne den 11te December 1902.

Rusland. Finske Bugt. Dagerort og Odensholm. Om kort
Tid forandres følgende Taagesignaler saaledes:

Sirenen ved Dagerort lave Fyr skal give Tre-Stød c.
hver 1 Minut. Sirenen ved Odensholm Fyr skal give To-
Stød hver c. 40 Sekunder.

Tyskland. Følgende Fyr ere midlertidig slukkede paa
Grund af Is: Erlenhorst, Almath, Pregel Munding og Gellen.

Femer-Bælt. Den 12te December 1902 er Fyrskibet
„Fehmarnbelt“ midlertidig inddraget. Naar det atter ud-
lægges, er dets Station flyttet til 54° 35' N. Br. 11° 9'
Ø. Lgd.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Norge. Halten. I Sommeren 1903 skal Halten Fyrtaarn
males hvidt med to sorte Bælter.

Nordfjord. Moldæsundet. I Februar 1903 flyttes den
S.-lige Mærkestage i Moldæsundet Ø. hen til Kanten af
16 Fods Grunden. Dybtgaaende Skibe bør holde sig V. for
Sundets Midte.

Hustadviken. Lille Sandø. Den 1ste Januar 1903 for-
andres Lille Sandø Fyrlampe til at vise Fyr med Formørkelser
og Lysvinklen udvides fra den nuværende Lys-
grænse N. 51° V. saaledes: Grønt Lys fra N. 51° V. til N.
74° V., fri S. om Myrgrunden og Føllingflua, rødt derfra til
N. 83° V., fri N. om Marstrandstarene, grønt derfra gennem
V. til S. 85° V., fri S. om Bjogna, hvidt derfra til S. 78° V.,
fri N. om Tromskjærene og Ægluerne.

Egersund. Fugleodden. Paa Fugleodden er tændt to
røde Lanterner lodret for hinanden. Flammens Højde:
19 og 13 Fod. Fyrpæl. Brændetid: 15de September—15de
April.

Tyskland. Ifølge Telegram af 13de December 1902 fra
„Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Eider Galliot“ inddraget.

Elben. Cuxhaven. Forespørgsel ved Signal til Cuxhaven
Signal-Station om Isforholdene ved den tyske Kyst i Nord-
søen og Kaiser Wilhelm-Kanal V.-lige Indløb besvares fra
Stationen.

Weser. Ifølge Telegram fra „Marineamt“ i Berlin er
paa Grund af Is Lystønden Alte Weser ombyttet med en
sort Spidstønde, og Baaketønden S. for Rothe Sand med en
sort Stumtønde.

Jade. Ifølge Telegram af 14de December 1902 fra
„Marineamt“ i Berlin ere Fyrskibene „Aussen Jade“ og
„Minsener Sand“ inddragne for Is.

Wilhelmshaven. Den hvide Lanterne paa Hovedet af
Lededæmningen paa Wilhelmshaven Red er foreløbig slukket.

Holland. Zeegat van Terschelling. Stortemelk. I Storte-
melk er paa Grund af Is Lystønde Nr. 5 midlertidig om-
byttet med en Stumtønde med Kryds og Nr. 6 med en
Spidstønde.

Zeegat Hoek van Holland. Noorderhoofd. Paa Noorder-
hoofd er Blinkfyret slukket og et fast Fyr med Formørkelser,
Lys 9 S., Mørke 3 S., midlertidig tændt.

Hollandsch Diep. Noordschanz. Afmærkningen er paa
Grund af Isgang upaalidelig.

Noordschanz hvide og røde Fyr med Formørkelser er
midlertidig slukket.

Zeegat van Goeree. Lystønderne i Beningen, Aardap-
pelengat, ved Kwak og Kwade Hoek, Nr. 4 og 7 i Bokkegat,
samt Nr. 4 i Slijkgat ere inddragne paa Grund af Is.

Schelde. Borsele. Pas van Terneuzen. I Pas van Ter-
neuzen er rød Kugletønde Nr. 5 flyttet og ligger nu i 38 Fod
Vand. 51° 24' 27" N. Br. 3° 43' 9" Ø. Lgd. Vraget af
„Silvio“ ligger 1/2 Kbl. V. t. N. for Tønden. Spidstønde
Nr. 6 er flyttet og ligger i 20 Fod Vand. 51° 23' 54" N. Br.
3° 43' 36" Ø. Lgd.

Tønde Nr. 5 ligger nu midt i den grønne Vinkel i
Borsele lave Fyr, der nu viser rødt Lys fra N. 43° V. til N.
67° V. over Kaloot, hvidt Lys fra N. 67° V. gennem V. til
S. 78° V., grønt Lys fra S. 78° V. til S. 57° V., hvidt Lys
fra S. 57° V. gennem S. til S. 56° Ø., rødt Lys fra S. 56° Ø.
til S. 73° Ø. over Borsele Ryg, hvidt derfra op ad Floden.
Lysgrænsen S. 78° V. er Tværmærket for Indløbet til Pas
van Terneuzen.

England. Tee. En Lægter er sunken i 8 Fv. Vand ved
Indløbet til Tee, fra Coatham Kirke i N. 25° Ø., 16 1/4 Kbl.,
og fra South Gare Fyr i S. 82° Ø. 54° 38' N. Br. 1° 3' 15"
V. Lgd.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Frankrig. Havre. En hvid Spidstønde med hvid Cylinder
er i 8 Fv. Vand udlagt VNV. for Cap de la Hève, paa det
Sted, hvor Fyld fra Havre Havn losses.

Baie de Paimpol. Portzdon. Portzdon Fyrs hvide Lys-
vinkel lyser til N. 82° Ø., og maa derfor ikke benyttes til
Besøring af Passe de la Jument.

England V.-Kyst. Ramsey Sound. South Bishop. Taage-

signal med Klokke ved South Bishop Fyr gives nu med Et-
Slag hver 15 Sekunder. 51° 51' N. Br. 5° 25' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Frankrig. Brest. Den 15de December 1902 forandres
Belysningen ved Brest Koffardihavn saaledes:

Det grønne, faste Fyr paa V.-Molen ombyttes med et
rødt, fast Fyr. Lysevnen: 6 Kml.

Det røde, faste Fyr paa S.-Molen ombyttes med et hvidt,
fast Fyr. Lysevnen: 9 1/2 Kml.

Det hvide, faste Fyr paa Ø.-Molen ombyttes med et
grønt, fast Fyr. Lysevnen: 3 1/2 Kml.

Kergadec Fyr. Audierne. Audierne røde, faste Bagfyr er
nu flyttet til det nye, c. 50 Fod høje Fyrtaarn, der er hvidt
og staar c. 600 Alen N. 6° Ø. fra det forreste Ledefyr.
Flammens Højde: 140 Fod. Synsvidden: 6 Kml.

Lorient. La Paix. Den røde Baake med Kegle paa La
Paix er ødelagt af Søen. En ny opføres.

Pilier. Pilier Fyr viser rødt Blinkfyr over Chaussée des
Boeufs fra S. 2° V. til S. 36° V.

La Rochelle. Vraget af „Marie Ernest“, der laa sunket
tæt ved La Rochelle Ledefyrlinie, er forsvundet. Afmærk-
ningen er inddragen.

Marokko. (Casablanca.) Dar el Beida. Ud for Dar el
Beida ligger en 24 Fods Klippe i Linien Minareterne overet
i S. 58° V., c. 1300 Alen fra den nærmeste, og en 27 Fods
Klippe lidt N. for samme Linie, c. 1460 Alen fra samme
Minaret. Man kan ankre omtrent i den anførte Linie, c. 6
Kbl. fra Land.

Newfoundland. Fogo Island. Tilton Harbour. Sloans Hill.
Det røde, faste Fyr ved Tilton Harbour brænder til 15de
December hvert Aar.

Trepassey Bay. Powles Head. Paa Powles Head er nu
tændt et hvidt Fyr med Formørkelser, Lys 1s., Mørke 1s.
Flammens Højde: 98 Fod. Synsvidden: 14 Kml. Taarnets
Højde: 29 Fod. Fyrapparat af 5te Orden. Taagesignal gives
med Et-Knald hver 12 Minutter, og desuden gives To-Knald,
naar et Skibs Taagesignal høres. 46° 41' 20" N. Br. 53° 24'
0" V. Lgd.

**Nova Scotia. Cape Breton V.-Kyst. Port Hood. Henry
Island.** Paa det højeste af Henry Island, 2 1/3 Kbl. N. 33° Ø.
fra Justaucorps Point, er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser
Tre-Blink, med c. 10s. mellem Blinkene, hver 1 Minut.
Flammens Højde: 233 Fod. Synsvidden: 22 Kml. Rød og
hvid sribet, 51 Fod højt, ottokantet Fyrtaarn. 45° 58' 47"
N. Br. 61° 35' 44" Ø. Lgd.

Cape Breton S.-Kyst. Petitdegrat. Det røde, faste Fyr paa
Mouse Island har nu Linseapparat af 7de Orden. Synsvidden:
7 Kml. Det lyser Farvandet rundt.

Halifax Harbor. Den indre Fløjtetønde i Halifax Harbor
ligger 1 1/3 Kbl. N. 24° Ø. fra Chebuoto Head Fyr. 44° 31'
46" N. Br. 63° 29' 50" V. Lgd.

Cape Sable. Fyret paa Cape Sable er nu et hvidt Lyn-
fyr, der hver 5 Sekunder viser Et-Lyn af 1/3s. Varighed.
Linseapparat af 3die Orden.

Bay of Fundy. Brier Island. Fyret paa Brier Island V.-
Side er nu et hvidt Blinkfyr, der hver 1 Minut viser Fire-
Blink, med 12s. Mellemrum mellem Blinkene. Spejlapparat.

**Chignecto Channel. Apple River. Capstan eller Hetty
Point.** Apple River hvide, faste Fyr har nu Linseapparat af
7de Orden. Synsvidden: 12 Kml. Det lyser Farvandet rundt.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Sable Island NV. En
Grund med en mindste Dybde af 2 1/2 Fv. er rapporteret at
ligge 20 à 21 Kml. N. 56° V. fra Sable Island V.-Fyr. 44°
10' N. Br. 60° 25' V. Lgd. Grunden synes at være et
Klipperæv, c. 120 Alen langt i NØ. og SV. og 25 Alen bredt,
der hæver sig med næsten lodrette Sider fra 37 Fv. Dybde.

Florida. Key West. Northwest Passage. Den rød og
sort vandret sribede Spidstønde ved Smith Shoal er om-
byttet med en rød Fløjtetønde, mærket „Smith“, der ligger
i 29 Fod Vand, 6 1/4 Kml. N. 10° V. fra Northwest Passage Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Texas. Trinity Shoal.
Omtrent den 20. Decbr. 1902 udlægges en sort og hvid lod-
ret sribet Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, i 20 Fod Vand,
1 1/2 Kbl. S. for Trinity Shoal Fløjtetønde. 29° 15' N. Br.
92° 12' V. Lgd.

Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

Fransk Guyana. Cayenne. Grand Connétable. I 1903
tændes paa Grand Connétable, 24 Kml. Ø. for Cayenne, et
hvidt Blinkfyr. Flammens Højde: 334 Fod. Synsvidden: 25
Kml. 64 Fod højt Fyrtaarn. 4° 49' 20" N. Br. 51° 55' 30"
V. Lgd.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Villefranche. Den 20de December 1902 slukkes Villefranche midlertidige Fyr og et hvidt Lynfyr, der hver 5s. viser Et-Lyn, tændes. Flammens Højde er uforandret 223 Fod. Lysevnen: 35 Kml.

Den N.-lige Del af Indiske Ocean med Røde Hav.

Røde Hav. Djebel Teir, Zebayir Øer, Øen Coin og Mokka. Den 8de November 1902 ere Fyrene paa Djebel Teir, Zebayir (Central Peak), Øen Coin og ved Mokka tændte til Forsøg, men man maa indtil videre ikke stole paa dem.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Liau Tung Golf. Kin Chu Bay. I Indløbet til Kin Chu Bay ligger en Klippe, netop over Vandet ved Lavvande, fra Hunter Point i S. 49° Ø., 5 1/2 Kml., og fra Tau Hwa SØ.-Ende i N. 39° Ø. 40° 36' N. Br. 120° 56' Ø. Lgd.

Japan. Nippon V.-Kyst. Kyoga Misaki. Kyoga Misaki Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sekunder viser Tre-Blink. Nippon N.-Kyst. Shirakami Saki. Shirakami Saki Fyr er et rødt og hvidt vekslende Fyr, der viser hvidt Lys i 20s., rødt Lys i 20s.

Yesso V.-Kyst. Wakkanai. Wakkanai Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sekunder viser To-Blink, der varer i 5s.

Karantænebestemmelser m. m.

Malta. — Karantænen overfor Suez og Port Said er ophævet.

KAY DYHR.

Telefon 8901. NYHAVN 69. Telegr.-Ad.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

Th. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mønie til Maling af Bunker- og Lastrum.

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.

Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opefter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,
Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

Aalborg Brøndums Akvavitter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Decbr. 1902.

Dampskibs Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Foren. Dampskib-Selsk.	90— 1/4	90	90 1/4
Danmark		63 3/4	65
Norden		90 3/4	91 3/4
Kjøbenhavn		80 1/4	81
Carl		37 1/2	38 1/2
Dannebrog		81	82
Skjold		52 3/4	53 1/2
Urania	35— 34 3/4 — 1/2	48 1/4	34 3/4
Union		86	87
Dampsk. af 1896		82 1/2	82 3/4
Østasiatiske		99 3/4	100
Østersøen		97	99
Nordsøen		38 1/2	34 1/2
Torm		—	—
Vesterhavet		100	105
Gorm		—	—
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Foren. Bugser-Selsk.		61	65
Dansk-russisk Dampsk.		35	40
Hejmdal		93	95
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk.		99	100 1/2
5% — — — — —		—	—
5% Norden		101	104
Stats og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% nopsig. Stats		98 1/4	98 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/2	85 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89 1/4	90
4% — — — 2. Serie ..	92 3/4	93	92 3/4
4% — — — 1. — ..		98	100
3 1/2% Østift. Kreditf. 6 Ser.		89 1/2	90
4% — — — 6 —	93 1/2	93 1/4	93 1/2
3 1/2% Landkreditk. 3 —		90 3/4	91 3/4
Aktier.			
Nationalbank		141 1/2	143
Privatbank	122 1/4	122 1/4	122 1/2
Landmandsbank		119 1/4	119 1/2
Handelsbank		124	125 1/4
Grundejerbank		107 3/4	108 3/4
Burm. & Wain	94	94	94 1/4
Heisingørs Jærnsk.		88 1/2	90
Sukkerfabr.	115 1/4	115	115 1/4
Bryggeri Aktier	116	115 3/4	115 3/4

Væxselkurser d. 16. Decbr. 1902.

	Avista Sælger.	10. d. d. Køber.
Hamburg	88.90	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.00	—

Notering paa Berlins Bers d. 16. Decbr. 1902.

Russiske Noter	216.15
4% Russiske Consols	—
3 1/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	99.50
5% Rumænske Stats	98.00
4% — — — 1890	86.00

Omsætningen ved Noteringen i Dampskibs-Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Foren. Dampskibsselskab“ 50,000, „Norden“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Urania“ 24,000, „Østasiatiske“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

Flensborgs Skibbygning Selskab

udfører
Reparationer paa Skibe, Maskiner og Kedler
særdeles hurtigt og billigt.
Et Skib tages i Dok i Løbet af 50 Minutter.

M. Christiansen

M. Christiansen,
Rønne.

Billigste og største Lager af alt til Skibsproviantering
henhørende.

Transit og Kreditoplagsvarer.

John Hinzelts Enke

Lauritz Andersen & Co.,
Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

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“

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers
& Bonded Stores Merchants
Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,
AALBORG.

Telegrafadresse: „Søborg“
Telefon Nr. 56.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.
Agenter for
Kullens Enskilda Assurans
Förening.

Peter M. Simoni,

Skibsmægler,
Lloyd's Agent.
AALBORG.
Telegr. Adr.: Peter.
Agent for Nordisk Skibsrederforening.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

E. Husted & Co.

Merchants & Ship Brokers

Newcastle on Tyne.

Telegrams: HUSTED.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Bitumastic Præparater

fra

Wailes Dove & Co.,
Newcastle.

Bedste Beskyttelsesmiddel
mod Rust og Syrer for alle
Jærndeile i Skibe.

Giver en smuk, sort Farve
kan ikke skalle af, revner ikke,
da det udvider sig med
Metallet.

Anvendes af Orlogsværftet,
Burmeister & Wains & Hel-
singørs Skibsbyggerier, Stats-
banedriften samt de fleste
udenrigske Orlogsværfter.

Eneforhandler for Danmark:

AXEL PRIOR,

AKTIESELSKAB.

Forretningi Bygningsartikler.
Kjøbenhavn.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Greme sin Sejers-
gang over hele
Verden,



fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa-
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN,

Pilealle 53. — Telefon 2905.

Gafé van Zandt,

Sct. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner
fra 1 Kr. samt a la carte hele
Dagen.

Alle Øsorter, udsøgte Vine.
Kaféens indehaver er den
samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.



S. Sørensen.

(Jens P. Axelsøns Efflgr.)
Skibsproviantering.
Karolinegade 18. Randers.
Overfor Toldboden.
Telefon 323.

H. RASMUSSEN,

Skibs- & Klejnsmedie,
Kalkbrænderivej 86,
Hj. af Strandboulevarden,
udfører al Slags
Skibsarbejde
hurtigt, solidt og billigt.

EMIL HANSEN.

SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

H. Thomsen,

Skibsprovianteringshandel.
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til
laveste Notering. Petroleum
i Td. til en gros Priser.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 166.

SØREN NIELSEN,

SKIBSHANDLER.

CALLE PEDRO MENDOZA 1673.
BOCA, BUENOS AIRES.
ARGENTINA.

Breve til min Adresse be-
sørges prompt.

C. Olsen,

Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
Nybygninger &
Reparationer.

J. Melander,

Blikkenslager.
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Anders Nielsens

Fedevareforretning,
Fredericiagade 27.

Telefon: Frihavn 59.

Trækompagniet.

Kjøbenhavns Frihavn.

Teak — Mahogni — Nøddetræ — Egetræ —
Whitewood — Pokkenholt — Ibentræ m. m.

Telefon 2163. **FR. O. JØRGENSEN,** Telefon 2163.

Metalvarefabriken „Excellent“.
St. Annægade 44. C.

Haner, Ventilert og al **Armatur for Gas, Vand,**
Damp og Bryggeri i bedste Metal og fineste Udførelse.
Skibsartikler. * Støbning i alle Metaller.

Mine hvide Metaller, „Excelsior“, anbefales som enestaaende.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.

Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 3560.

Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Frihavns Skibsprovianteringsforretning. Telf. 8332.

H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Aalborg. Thorvald Møller, Nyhavnsgade 6.

F. Kriel, Østerbro 12. Telf. 165.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Telegramadr.:
„Smithaus,
St. Petersburg“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af
Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K.,
bringes i d'Hrr. Officerers
velvillige Erindring.

Udmærket Betjening tæt ved
Sct. Annæplads.

Billige Priser.

Propre og gode Værelser fra 1 Kr.

Café — Restaurant.

Billige Frokostretter & à la
carte. — Telefon 1976.

E. Schønberg (I. C. Dinesens
Efterfølger.)

KENDER DE

Saalolin?

Saalolin er en kemisk Alu-
miniumsforbindelse, og det eneste
Middel, som gør Støvlerne
absolut vandtætte og dobbelt
saa stærke.

• Forlang det hos Deres Skibshandler. •

CARL KRARUP,

Amaliegade 31.

Kjøbenhavn K.

Dampskibsexpedition og Speditionsforretning.

Agentur for

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget „Ågir“ i Stockholm.

Expedition af de svenske Postdampskibe:

„Malme“, „Lübeck“, „Najaden“, „Halland“, „Halmstad“ „J. P.

Dillberg“ og „Westkusten“ i Farten

Kjøbenhavn — Lübeck

samt

Kjøbenhavn—Göteborg og Mellemstationer.

Endvidere

„Eolus“, „Transit Nr. 1“ og „Nore“ i Farten

København—Stockholm og Mellemstationer.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prislister sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).

eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**

samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.

Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.

Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.

Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.

Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
287.

DAMP- & SEILSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

PRIMA BUNKER-KUL.

BD BLUMENFELD.

HAMBURG.

DOVENHOF 77 & 79.

Telegr. Adr.:

Børsplads:

Telephon:

FELDBLUME. COMPTOIR 33. AMT I. 1966.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver Ner-
vøse- og Blodsygdomme hos Mænd,
sendes frit til enhver, som skriver
derefter.



Om Nervøse- og Blodsygdomme har
man i Almindelighed hidtil ikke haft
megen Kundskab. Det er et Faktum,
at slige Sygdomme ofte forekommer
hos Mænd i alle Aldre og alle Livs-
stillinger Aarsagerne til disse ere
meget forskellige, og de findes be-
skrevne fuldstændig i illustrerede
Bøger paa 100 Sider hver, hvilke
udgives af State Medical Institute,
Fort Wayne, Ind., N. Amerika. Bø-
gerne sendes til enhver, som skriver
efter dem, og de er vel værd at læse,
da de indeholder mange vigtige og
værdifulde Raad og Anvisninger for
svage Mænd. Opgiv derfor Navn og
Adresse til State Medical Institute
Nr. 551, Elektron Building, Fort Wayne,
Indiana U. S. A., og Bøgerne vil blive
sendt Dem paa dansk, omhyggelig
forseglede. Naar samtidig Beskrivelse
gives af Sygdommen, vil Institutet
med Glæde og paa samme Maade
sende en fri Prøvepakke af de Medi-
ciner, som fuldstændig kurerer disse
Sygdomme, og aldeles frit.

Lidende anmodes ufortøvet om
at skrive i Dag.

Frit til Kvinder.

En illustreret Bog paa 100 Sider
og en stor Prøve af Zoa-Phora, dette
storartede Middel for alle Kvinde-
sygdomme i en vel forseglet Pakke,
aldeles frit.

Ligeledes forklares, hvorledes en
hvilken som helst Kvinde kan tjene
fra 50 til 100 Kr. om Maanedens i sit
eget Hjem.

Skriv snarest muligt.

Adresse: C. M. Davis, Kalamazoo,
Mich. U. S. A.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,

anbefales Foreningens

Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

H. Stønsen's
MARGARINE
 er altid den bedste!

Til
Skibsproviantering
 specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.
 Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.
 (Grundlagt 1888).
 Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.
 Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)
 Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.
 I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser.
 Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.
 Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
 2 Al. 4" bredt,
 sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffer, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

J. J. Kastrups Eff.
C. Chr. Rasmussen,
 Nyhavn 31.
 (Telefon 4146.)
 Smede- &
 Maskinværksted.
 Alt Skibsarbejde
 udføres solidt, hurtigt
 og billigt.



Fabriks-Mærke.

Lager af alle Slags
 Vægte.

Reparationer udføres.

Bismere i forskellige Størrelser, op til 500 Pd., inddelt efter Kilo og engelsk Pd., kan specielt anbefales til Kulvejning.

R. CRAGGS & SONS
 Limited,
 Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
 Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
 OIL TANK STEAMERS.
GRAVING DOCK, 570 feet long.
 BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.
 Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

C. HANSEN,
 GJØRTLER OG METALSTØBER
 84 PILESTRÆDE 84.
 Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
 Anbefaler sig med
 alt til Faget henhørende til
 Nutidens billigste Priser.
 NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

N. JESPERSENS
SKIBSSMEDIE,
 Kalkbrønderihavnen,
 leverer alt til Skibsbrug henhørende. — Grave- & Losse-spande, Stenstænger, enkelte og dobb. Spil. Alt med Garanti.

P. Schous
 Skibshandel, Frederikshavn.
 Al Slags Proviant samt Skibs-inventar, 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.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS
 Fineste
MARGARINE.

INDHOLD: Kjøbenhavn, den 18. December 1902. — Eksplosion af Dampskibskedler ved Forlis. — Vor Navigationsundervisning. — Statsanstalten for Livsforsikring. — Lodslovens Revision. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Foreringsmeddelelser. — Fra Sø og Land. — Ugens Havarier. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Blader omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISEMENTSPRIS.
 Første Side pr. Petitlinie à 45 mm Bredde 25 Øre.
 De øvrige Sider — 20 —
 Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange
 1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %
 Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**

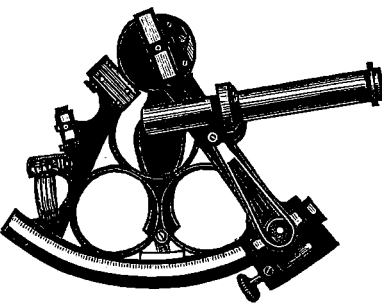
DANSK SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

Nr. 52.

Kjøbenhavn, Torsdag den 25. December 1902.

9. Aarg.



PREISLER.
Kjøbmagergade 13.
Sekstanter,
Kew Certifikat
110 Kr.
Thomson Kompas,
Kew Certifikat 100 Kr.

Kompas justeres.

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.

Ankere & Kjæder,
Tougværk og alle
Skibs-Inventarier
anbefales fra Lager.
John Forbæchs Eff.,
St. Annæ Plads 19 & 21.

H. H. ADRIAN,
Kobbersmedemester.
Nyhavn 37.
Alt Skibsarbejde udføres.
Specialitet: Skibsklosetter.

Aut. Forhyringsagenter,
Kjøbenhavn.
F. Jepsen, Nyhavn 23.
C. Sommer, Ny Toldbod-
gade 7, St.

I. S. V. Weilbach,
Sejl- og Flagmager.
Kgl.-Hof-Leverandør.
Niels Juelsgade 6.
Grundl. 1798. Telefon 1220.

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.

H. E. HANSEN.
Telf. 6336. **SKIBSVÆRFT.** Telf. 6335.
BÖCKMANN & NIELSEN.
SKIBSSMEDIE & MASKINFABRIK Telf. 8659.
PATENT-OPHALINGSBEDDINGER.
CRISTIANSHOLMS Ø.

Den anerkendte
Originale Rahtjens Composition
for Skibsbunde. Eneforhandling for Danmark hos
Emil A. Schneider.
Telefon 8210. St. Kamikestræde 15. Kjøbenhavn.



DANSK FARVEFABRIK.
Aktieselskab.
Indregistreret Varemærke.

System Holzapfel.
16, St. Annæplads.
International Komposition for Jærn- og StaaIskibsbunde.
Kobberfarve for Træskibsbunde.
Lagoline & Danby's Farver for Jærn- og Staaloverflader.

Manometre • Vacummetre • Tællemaskiner. Otzen & Thorstenson, Vesterbrogade 24.
Telefon 3011.

PETROLEUMSMOTOREN „DAN”

er bevislig den bedste og paalideligste Hjælpedrivkraft for Fartøjer. Ca. 180 Skibsmotorer installeret her i Landet.

BEMÆRK! VOR PATENT HJÆLPESKRUE,

der kan installeres i ethvert Fartøj uden Ombygning af Stævnen og uden Indskrænkning af Lastrummet.

MOTORBAADE i alle Størrelser leveres.

Illustreret Katalog sendes paa Forlangende.

P. JØRGENSEN, BRAGESGADE 10. KJØBENHAVN L.



„KEW“ CERTIFICAT.
110 Kr.

Preisler, Kjøbmagerg. 13.

Th. Simonsens Eftf.

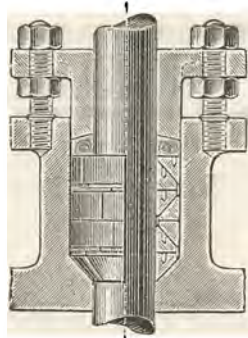
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og
Stockholm for

Lanterner.

Howaldtswerke, Kiel.

Gebr. Howaldts selvvirkende **Metalpakning.**



Anvendelig for alle Sorter af
Stoppebøsser.

Over **41,000** i Anvendelse paa
Dampskibe og Fabriker.

Prospekter gratis franco

Generalrepræsentanter for Skandi-
navien:

Max Levig & Co.,

Kjøbenhavn K.

De Danske Svineslagteriers
Konservesfabrik

ved

Aktieselskabet Vejle Amts Svineslagteri.

Leverpostej med og uden Trøfler.

Mettwurst, Blodpølse, Sylte og
Frankfurterpølser.

Moderate Priser. ● Prima Kvaliteter.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber
og Statsbanedriftens Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V.

Øhlenschlägersg. 3. V.

Telefon Enghavevej 60. Telegramadr.: RAKET, KØBENHAVN

S. FRICHS EFTERFØLGERE

(cand. polyt. Vestesen og cand. polyt. Wied.)

MASKINFABRIK, JÆRN- OG METALSTØBERI,

AARHUS.

Udfører Skibsreparationer af enhver Art.
Største Værksteder paa Pladsen.

Rednings-Apparater

af maskinrensede Renhaar

er de bedste, varigste og billigste.

W. C. MØLLER, Drammen, Norge.

Opfinder af Renhaars Bæreevne i Vand, Leverandør til de
fleste Landes Mariner, Guldmedalje paa alle Udstillinger,
»Shipwreck and Humane Society's« store Medalje for det
bedste Marine Livredningsapparat.

Møllers Bælter, Veste, Trøjer, Jakker, Bøjer, Køje-
madratter, Hovedpuder og Baadpuder er kun stoppede
med maskinrensede, ublandede Renhaar, hvorfor de ikke
raadner og holder sig i alle Klimaer.

Generalagent for Danmark:

Hilmar Lehmann, Havnegade 11, 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.

Stavanger Preserving Co.,

— Etableret 1873 —

er den første og ældste Fabrik i Stavanger.

Tilkendt 27 Medailler og 3 Æresdiplomer.

Anbefaler sig med:

Konserves til Skibsbrug

en gros, saasom Kød, Supper, Vildt, Fisk etc.

Prisliste sendes d'Hrr. Skibsprovianteringshandlere
paa Forlangende ved Henvendelse til Hovedagenturet:

Alfred Kirketerp,

Telefon: 20,485.

Kjøbenhavn Ø.

**Aalborg
Brøndums**

Akvavitter.

Læge H. C. Lund.

Hud- og

Kønssygdomme,

Kronprinsensgade 6, 1ste Sal,

Opgang gennem Porten.

Træffes 12—2, 6—8 Aften. Søndag 1—2.

Thorvald Møller,

Skibsprovianteringshandel,

Køb og Salg af Skibe.

Nyhavnsgade Nr. 6.

Aalborg.

Provianteringshandler **LAURENTIUS**, Toldbodgade 14. Telefon 1201.

Dansk Søfartstidende

er fra d. 1. Januar 1903 at regne overdraget til et Aktieselskab, der konstitueredes paa et Møde her i Byen d. 19. ds. og til sin Bestyrelse valgte: Skibsreder A. d. Carl, Formand for Dampskibsrederi-Foreningen, som Formand, Skibsreder H. A. Hansen af Thurø, Kaptajn A. V. Knudsen, Formand for Kjøbenhavns Skipperforening, Skibsreder N. J. Ohlsen af Marstal og Direktør i „De private Assurandører“ Carl Will. Bladets ansvarshavende Redaktør vil fremdeles være Hr. L. Drechsel, og til Bladet vil i en nær Fremtid blive knyttet en fast ansat nautisk Redaktør. Bladet vil som hidtil være Organ for danske Søfartsinteresser og vil udgaa i udvidet Skikkelse til uforandret Abonnementspris.

Bestyrelsen for det Aktieselskab, der i Henhold til ovenstaaende Meddelelse ved det forestaaende Aarsskifte overtager „Dansk Søfartstidende“, viser ved sin Sammensætning den Retning, i hvilken Bladet fremtidig vil blive ledet. Det er den samme Retning, i hvilken det har været ledet i de 9 Aar, der er forløbne siden dets Oprettelse; det vil fremtidig som hidtil være Organ for danske Søfartsinteresser, og dets Opgave vil vedblivende være at danne et Sammenknytningspunkt for disse Interesser og at arbejde for, at Skibsfartens Organisationer taar den Indflydelse paa Ledelsen af Skibsfartens Anliggender, der tilkommer dem. I denne Henseende vil der altsaa ikke være nogen Forskel paa Fortid og Fremtid. Men medens Bladet hidtil har været privat Ejendom og ene har kunnet føre Ordet med den Autoritet, som det har i Kraft af den Tilslutning, det har vundet, vil Forholdet fremtidig være et andet, fordi der bag Bladet staar et Selskab, der alsidigt repræsenterer danske Søfartsinteresser. Bladet vil, ved at udgives af dette, fuldt ud blive, hvad det stedse har været dets Maa! at være:

Organ for den danske Skibsfart. Og ved under de ny Forhold at udgaa i udvidet Skikkelse, vil det være i Stand til i højere Grad end hidtil at kunne tilfredsstille de Krav, der stilles til det, og at kunne bringe et mere omfattende Stof fra Søfartens forskellige Omraader.

Da „Dansk Søfartstidende“ udsendtes første Gang d. 22. September 1893, talte det 8 Sider, medens det nu i nogle Aar har talt dobbelt saa mange. Denne Udvikling viser den voksende Tilslutning, som Bladet har fundet; det har arbejdet sig frem paa et sundt Grundlag, nemlig stigende Udbredelse blandt de Dele af Befolkningen, som det henvender sig til. Men ogsaa i en anden Henseende er det i den forløbne Aarrække blevet knyttet nærmere til Handelsmarinen, idet det modtager et stedse mere omfattende Stof fra Mænd, der tilhører denne, og derved nu langt fyldigere udtrykker de Anskuelser, der gør sig gældende i den. Vi ser i den Udvikling, der saaledes har fundet Sted, et Vidnesbyrd om, at den Erkendelse har vundet Fremgang i vor Handelsmarine, at et selvstændigt og fagligt Organ for denne har sin store Betydning for Varetagelsen af dens Interesser og for Udbredelse af nyttig Oplysning i Sømandsstanden. Naar „Dansk Søfartstidende“ nu overgaar til det nydannede Selskab og fremtidig udgaar som et større Blad, da er det i Tillid til, at den hidtidige Udvikling vil fortsættes, saa at Bladet vedblivende vil finde stigende Udbredelse i Søfartsverdenen og dermed forøget Indflydelse. Naar vi i Dag udsender Bladets sidste Nummer under den bestaaende Ordning, er det derfor i fuld Forvisning om, at det vil blive bevaret som et selvstændigt og levedygtigt Organ for vor Skibsfart.

Vi retter en Tak til de mange, der har støttet „Dansk Søfartstidende“ i den forløbne Aarrække, og udtaler Haabet om, at dets om faa Dage begyndende 10de Aargang maa indvie en lykkelig Fremtid for det.

Kjøbenhavn, d. 25. Decbr. 1902.

Sø- og Havnearbejderstrejken i Marseille er nu endt med et fuldstændigt Nederlag for de Strejkende. Den har forvoldt Skibsfarten paa Marseille betydeligt Afbræk.

Vi har modtaget følgende:

Den 29. August d. A. indkom til Kolding Skonnert „Alma“, Kaptajn Johansen, hjemmehørende i Bogense, med en Ladning Brædder og Planker fra Falkenberg. Ifølge Certeparti af 2. Juli skulde Ladningen holde engelsk Maal paa Tykkelse og Bredde. Jeg tegnede Konnossement med Forbehold at opmaale Ladningen ved Fremkomsten. Jeg henvendte mig til den kongelige Vejer og Maaler, Hr. Halby i Kolding, men samme nægtede at opmaale Ladningen; da henvendte jeg mig til Dansk Sejlskibsrederi-Forening om, hvorledes jeg skulde forholde mig overfor den kongelige Maaler, og fik Meddelelse pr. omgaaende om at henvende mig til Hr. Overretssagfører Bennetzen i Kolding og faa at vide, af hvilken Grund Hr. Halby nægtede at maale Lasten. Ladningen blev nu opmaalt, og det viste sig, at den holdt

fuldt ud dansk Maal. Hr. Halby udstedte da en Maaler attest, og Modtageren, Kolding Trælsthhandel ved J Paulin, betalte for Overmaalet.

Bogense, d. 17. December 1902.

A. F. Johansen.

Et nyt Dampskibsselskab er dannet her i Byen d. 19. ds. under Navn af Aktieselskabet Det dansk-franske Dampskibsselskab. Dets Formaal er at drive Fragtfart paa europæiske Farvande, specielt med Farten paa franske Havne for Øje, og det har foreløbig anskaffet 2 Dampskibe. Aktiekapitalen er fuldt tegnet.

Selskabets Bestyrelse bestaar af dets korresponderende Reder, Kaptajn N. W. Schmidt, Overretssagfører C. Friderichsen, Grosserer A. O. Andersen og Grosserer Poul Carl. Til dets Forretningsfører i Frankrig er valgt den danske Konsul i Rouen Hr. Albert Ivers.

I Frankrig har været rejst Spørgsmaalet om, hvorvidt Kvinder kan tage Hyre som Matroser om Bord i Fiskerfartøjerne i Kanalen. Den franske Marineminister har i denne Anledning tilskrevet Havneautoriteterne, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende. Der findes ikke i Frankrig noget lovligt Forbud mod, at Kvinder optages paa et Skibs Bemandingsliste, og de kan derfor ikke udelukkes fra at ernære sig som Navigatører. Kvinder kan ikke blive Skibsførere, men man kan ikke forhindre dem fra at indskibe sig som hørende til Mandskabet — hvilket sidste Ord i saa Fald ikke længere bliver ganske betegnende.

Frugtmarkedet.

Der er ikke indtraadt nogen nævneværdig Forandring i den forløbne Uge undtagen i Kulfragterne, som gennemgaaende er en lille Smule højere som en Følge af de daarlige Returfragter næsten alle Vegne fra. Nordamerika er, grundet paa den vedvarende stærke Kulde, stadig Køber af store Kvantiteter Kul fra England, og Raten fra Tynen eller Cardiff til Boston er steget over 1 sh. i Ugens Løb. Der kan saaledes nu med Lethed betinges 7/ for prompte, selv meget store Baade. Til Middelhavet er der ogsaa en lille Stigning at konstatere. Hjemover er de forskellige Frugtmarkeder trevne, hvilket for en Del maa tilskrives den sædvanlige Ulyst til at fragte lige op ad Julehelligdagene.

Det østlige Marked er stille, men fast. Fra Bombay er betalt 14/ à 14/6 til udsøgt Havn pr. December, og fra Kurrachee kan betinges 14/6 à 15/ pr. Februar/Marts. Rispladserne har ikke meget at byde paa; 12/ er betalt fra Rangoon til Japan, og fra Moji til Singapore kan faas Kul tilbage til 2³/₄ Dollars pr. Ton.

Sortehavet er i en elendig Tilstand, og der er kun faa Havne at faa Laster fra nu. Fra Odessa betinges ikke mere end 6/6 til udsøgt Havn, men derimod er Nicolaieff en Smule højere, begrundet paa stærk Frost, og der er sidst betalt 9/6 N. C. for prompt, 8/ à 8/3 til direkte udsøgt Havn. For Erts er der fra Poti accepteret 9/9 til Middlesbro for Januar Tonnage. Donauen og Azoff er stadig utilgængelige, men pr. April/Maj er der sluttet til 10 à 10/3 udsøgt Havn fra god Azoff Lasteplads.

Middelhavet møder op med mindre Begær, og Raterne er derfor lavere. For Erts er der med „free despatch“ betalt 5/9 Almeria/Antwerpen, 5/6 Middlesbro, 5/ Elba/Cardiff, 5/9 Glasgow, 7/ Porman/Maryport, 7/4¹/₂ Carthagera/Maryport, 6/9 Seriphos/Glasgow, 10/ Huelva/Baltimore eller Philadelphia. For Esparto noteres 12/6 Oran/Sunderland, 13/6 Arzew/Firth of Forth, og for Fosfat 6/9 Bona/Kingslynn. Alexandria stille, og en stor Damper sluttedes til Hull 6/ for December Lastning. Bilbao er flov paa Basis af 4/6 à 4/7¹/₂ Middlesbro, 5/ Dunkirk. For Jordnødder fra Rufisque til Marseille er sluttet til 16 Francs.

Nordamerika har ikke taget overvættens megen Tonnage i den forløbne Uge, men Raterne er enten uforandrede eller lidt bedre, saaledes for Korn, for hvilken Vare der er sluttet flere Dampere fra „Northern range“ til udsøgt Havn til 2/ for prompt Afskibning, medens der fra New Orleans er betalt 2/6 à 2/7¹/₂ til udsøgt Havn pr. December/Januar. Fra Golfen noteres endvidere 10/ à 10/6 paa Netto Charter for prompt Lastning, 9/6 pr. Januar/Februar, Option Danmark 10/6 én, 11/ to Havne. Tømmerfragter faste paa Basis af 80/ à 82/6 for „handy“ Tonnage til Holland. Fra de kanadiske Træpladser er Begæret ringe; 40/ skal være betalt fra

Miramichi til Englands Vestkyst for konsekutive Rejser, begyndende pr. f. o. w. 1903.

La Plata har sluttet yderligere Tonnage til ca. 18/ for „handy“ Størrelse fra San Lorenzo Grænsen pr. Februar/Marts, men Begæret er aftagende, og Markedet slutter svagere.

Østersøen er stadig i den usleste Forfatning, og det har sine store Vanskeligheder at anbringe Dampere, da Laster er overordentlig knappe. Reval noterer 10¹/₂ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Frcs. 18 for Hør til Dunkirk eller Ghent. I Riga er der, til Trods for den vedvarende stærke Frost, endnu ingen Ishindringer, men Dampene holder sig derfra, og der findes heller ikke mange Ladninger. Libau er yderst flov og betaler ikke over 8¹/₄ d. Havrebasis til London eller Rotterdam ved Anlægning, og endog 6 d. er accepteret til Komplettering. Til Weseren er sluttet til 9³/₄ d. og samme Rate bydes til Southampton. Fra Windau noteres Hfl. 13¹/₂ for Kappbjælker til Holland, Frcs. 18 Hør til Dunkirk eller Ghent. Da Königsberg er lukket af Is, foregaar Afskibningerne nu fra Pillau, hvorfra kan faas 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. For Smaadampere kan faas Rm. 6 à 6¹/₂ pr. Ton Oljekager til Danmark.

Kulfragter fra Forthet findes ikke for prompte Baade, grundet paa de skotske Minearbejderes „holidays“, og for Lastning efter disse findes endnu kun faa positive Ordre. Fra Tynen noteres 3/9 à 4/3 Kjøbenhavn, 3/10¹/₂ à 4/ Aarhus, 4/6 à 5/3 mindre dansk Provinshavn, 4/6 Kiel, 4/ à 4/6 Libau, 5/3 Riga, 4/3 Neufahrwasser, 6/ Barcelona, 5/6 Genua, 6/3 Venedig, 5/6 Alexandria. Fra Cardiff er sidst sluttet til 4/9 Helsingør, 4/3 Lissabon, 5/9 à 6/ Genua, Frcs. 6³/₄ Marseille, 5/6 Neapel, 5/ Malta, 6/ Alexandria, 8/6 Colombo, 16/ Hongkong, 7/3 à 7/6 La Plata, 10/9 Santos.

Søretsdøm.

Kolding Købstads Soret har afsagt følgende Dom i en Sag mellem Kolding Trælasthandel ved J. Paulin og Kaptajn A. F. Johansen, Fører af Skonnert „Alma“ af Bogense.

Ved Certeparti af 2. Juli d. A. blev Skonnerten „Alma“, tilhørende og ført af Kaptajn A. F. Johansen af Bogense, fragtet til at sejle fra Falkenberg til Kolding med en Ladning Trælast, men skønt Indladningen var tilendebragt d. 6. August, da Konnossementet udstedtes, afsejlede Skibet først d. 24. s. M. og indkom i Kolding Havn d. 29. om Eftermiddagen. Da Ladningsmodtageren, som var Kolding Trælasthandel ved J. Paulin, saaledes først har modtaget Ladningen c. 3 Uger senere, end det ellers vilde være sket, og altsaa har været udelukket fra i dette Tidsrum at kunne disponere over den, har han, efter at have stillet en af Fogden forlangt Sikkerhed, d. 3. September næstefter foretaget Arrest i det hos en Mægler i Kolding deponerede Fragtbeløb 301 Kr. 69 Øre og søger nu ifølge Stævning af s. D. Arresten stadfæstet og Kaptajn Johansen tilpligtet at udrede i Erstatning for Misligholdelse af Kontrakten 301 Kr. 69 Øre eller efter Rettens eller uvillige Mænds Skøn tilligemed Renter 5 pCt. p. A. af det tilkendte Beløb fra Stævningens Dato, samt tilpligtet at godtgøre Omkostningerne ved Arresten med 28 Kr. 81 Øre og Processens Omkostninger.

Indstævnte gør gældende, at hans Skib er gammelt, og at han ikke kunde have sejlet før, uden at udsætte Skib og Ladning for stor Risiko, ligesom han benægter, at Citanten har lidt noget Tab ved Forsinkelsen; han

har derfor paastaet sig frifunden og tillagt Processens Omkostninger samt Arresten ophævet og Erstatning for den ham derved paaførte Tort og Kreditspilde.

Foruden at henvise til Certepartiet, hvorefter Skibets Fører har forpligtet sig til uden Ophold at afsejle, har Citanten fremlagt en Erklæring fra et Firma i Falkenberg, hvorefter der er afsejlet Skibe d. 8., 13. og 18. August, samt en Erklæring fra Lodsformanden i Falkenberg angaaende Vejrforholdene i den Tid. „Alma“ laa der i Havnen, og hævder, at herefter kunde det godt være afsejlet d. 7. eller d. 12. eller andre Dage, idet Medvind ikke var absolut nødvendig. Han har derhos fremhævet at Indstævnte tillige har gjort sig skyldig i en anden Misligholdelse af Kontrakten, idet han fra Falkenberg medtog paa Slæb en 2 Reg.-Tons Baad, som han lossede paa Bogense Red, hvortil han ifølge Attest fra Toldkammeret ankom d. 27. August, og særlig fremhæver han, at Indstævnte havde købt denne Baad for med denne at drive Fiskeri fra Bogense, hvor han er bosiddende, men at han ikke kunde være berettiget til at forsømme Ladningsmodtagerens Interesse for at sejle til Bogense med den og spille $1\frac{1}{2}$ Døgn paa at faa den losset, fortoldet og bragt i Havn.

Foruden at Indstævnte selv har afgivet en skriftlig Erklæring, har han under et Tingsvidne ladet sit Mandskab afgive edelig Forklaring. Herefter var Grunden til det lange Ophold i Falkenberg Storm og uroligt Vejr, saa at Kaptajnen formentlig ikke kunde have afsejlet før uden at risikere Skib og Ladning, og der var ogsaa andre Skibe, som paa Grund af Modvind blev liggende, eller som, naar de lod sig slæbe ud af en Damper, blev drevne ud af deres Kurs eller maatte søge ind i en Nødhavn. Vidnerne har fremdeles forklaret, at der var truffet Aftale med en Lods om, at han skulde komme om Bord, naar Vinden var god, og at Skibet blev slæbt ud af en Damper, saa snart han kom. Hvad den omtalte Baad angaar, har Vidnerne forklaret, at de ikke véd, om Skibet er blevet yderligere forsinket ved at have denne Baad, der tilhørte Kaptajnen og af dem betegnes som en Jolle og en almindelig aaben Baad, paa Slæb, men at Grunden til, at de anløb Bogense og maatte ligge for Anker i $1\frac{1}{2}$ Døgn, var Vejr og Strømforhold. Endvidere har Skibskaptajn Andersen, som laa i Falkenberg Havn til Dels i samme Tidsrum, nemlig fra d. 10. til d. 23. August, forklaret, at Vejret i den Tid var ugunstigt, for det meste stormfuldt og uroligt med overvejende vestlig Vind, og at han ikke tror, at Johansen kunde have sejlet før end han gjorde uden at risikere Skib og Ladning, ligesom han selv blev nødsaget til at søge Nødhavn Dagen efter at han var afsejlet. Endelig har Lodsens i Bogense afgivet en Erklæring om, at „Alma“ gik til Ankers d. 27. August i stærk Regntykning og Storm, og at tiltagende Storm af Vest umuliggjorde Letning d. 28, saa at den først kunde afsejle i Dagningen d. 29.

Ligesom det i sig selv er usandsynligt, at Indstævnte, der selv ejer Skibet, skulde blive liggende længere i en fremmed Havn, end det efter hans Overbevisning var nødvendigt af Forsigtighedshensyn, saaledes taler ogsaa de iøvrigt foreliggende Oplysninger for, at Forsinkelsen, der dog næppe var saa lang, at den kunde forvolde Ladningsmodtageren noget Tab, var Indstævnte utilregnelig.

Arrestforretningen vil derfor være at ophæve, uden at der dog kan tilkendes Indstævnte nogen Erstatning, eftersom Forretningen ikke kan antages at have paaført ham Tort og Kreditspilde, og Indstævnte vil være at frifinde for Citantens Tiltale. Processens Omkostninger ophæves.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den anden af Det forenede Dampskibsselskabs store Dampere til New York Farten blev den 10. ds. sat i Vandet fra Alex. Stephen & Sons Værft ved Clyden og fik Navnet Hellig Olav. Det er et Søsterskib til Oscar II, der i sin Tid blev udførligt beskrevet her i Bladet. Skibet er en Dobbeltkrue-Damper, 520 Fod lang. og maaler 10,000 Tons Brutto. Den kan rumme c. 1,700 Passagerer. Ved Stapelafløbningen var Rederiet repræsenteret af Kaptajn Jespersen og Mr. J. H. Leetham.

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. Adolph Andersen, Schuberl, ank. her 17. Decbr. fra Rotterdam. — Alabama, Getsche, afgik fra New Orleans 30. November; forv. her 25. December. — Alexandra, Thomsen, afgik herfra 11. Decbr. til New York. — Algarve, Borries, ank. til Reval 19. Decbr. — Anglo Dane, Wiberg, pass. Brunsbüttel 21. Decbr. til Antwerpen. — A. N. Hansen, Paaske, afgaar forv. 24. Decbr. fra Havre til Dunkirk. — Antwerpen, Andresen, afg. fra Boston 21. Decbr. hertil. — Arno, Strubberg, afgik fra Reval 17. Decbr. til Dunkirk. — Axelhuus, Skov, ankom her 21. Decbr. fra Stettin; afgaar forv. 24. Decbr. til Vestnorge. — Baron Stjernblad, Clausson-Kaas, ankom her 21. Decbr. fra Riga. — Beira, Lunge, afgik fra Lissabon 21. December hertil. — Botnia, Bønnelykke, ankom her 23. Decbr. fra Reval. — Ceres, Kjær, ank. her 20. Decbr. fra Vestnorge; afgaar forv. 23. Decbr. til Stettin. — Christian IX., Kolster, afgik fra London 21. December hertil. — Chr. Broberg, Nielsen, afg. 21. Decbr. fra Messina til Algier. — Christianssund, Rørbye, ankom til Trondhjem 22. Decbr. — Dagmar, Bøgvad-Larsen, ankom til Hull 22. December fra London. — Douro, Mortensen, ankom her 22. Decbr. fra Lissabon. — Ella, Mortensen, ank. til Hamburg 22. Decbr. — Florida, Ørum, ankom her 21. Decbr. fra New York. — Frederik, Thomsen, ank. til Stettin 11. Decbr. — Garonne, Kromann, ankom til Bordeaux 21. December. — Georgios I., Schibby, afg. fra Christiania 19. Decbr. til Boston. — Hekla, Larsen, afgik fra Christianssand 19. December til New York. — Hjelm, Hansen, afg. fra Norrkøping 23. December. — Island, Holm, ankom til New York 20. Decbr. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 21. December til Baltischport. — Jolantha, Christiansen, afgik herfra til Riga 20. Decbr. — Jyden, Glösen, ankom her 20. Decbr. fra Danzig. — Kasan, Hansen, ankom til London 22. Decbr. — Kentucky, Thidemann, afgik fra New York 21. Decbr. hertil. — Kiew, Jacobsen, afg. fra Pillau 22. Decbr. hertil. — Kursk, Møller, ankom til London 22. December. — Leopold II, Meyer, afgik fra Cardiff 18. Decbr. hertil. — Loire, Rabe, ank. her 17. December fra Bordeaux. — Louise, Rasmussen, ankom til Pillau 22. December. — Louisiana, Lissner, afgik fra New Orleans 19. Decbr. hertil. — Laura, Aasberg, ankom her 18. Decbr. fra Island. — L. P. Holmblad, Andersen, ank. her 20. Decbr. fra Boston. — Maja, Simonsen, ankom her 22. Decbr. fra Hamburg. — Moskov, Sørensen, ankom til Antwerpen 21. Decbr. — Nicolai II, Sonne, ankom her 17. Decbr. fra New York; afgaar forv. 24. Decbr. til New York. — Nishnej Novgorod, Harder, ank. til Riga 16. Decbr. — Norge, Gundel, afg. fra Christiania 22. Decbr. hertil. — Nordjyl-

land, Krag, ankom til Riga 18. Decbr. — O. B. Suhr, Jonsen, ankom til Libau 18. Decbr. — Omsk, Müller, ankom til Riga 19. Decbr. — Oscar II, Skjødt, ankom her 20. Decbr. fra New York. — Perm, Christensen, ank. til Libau 22. Decbr. — Pregel, Olsen, ankom til Windau 23. Decbr. — Rita, Meldahl, afgik fra Neapel 22. Decbr. til Messina. — Texas, Hansen, afg. herfra 30. Novbr.; forv. i New Orleans 25. December. — Thyra, Fischer, ankom til Libau 15. Decbr. — Tiber, Béch, afgik fra Newcastle 18. Decbr. til Marseille. — Tyr, Jørgensen, afgik herfra 22. Decbr. til London. — Valde, mar, Johnsen, afg. herfra 21. Decbr. til Antwerpen. — Vendsyssel, Jacobæus, ankom til Huk 22. December. — Viking, Rasmussen, ankom til Stettin 18. December. — Yrsa, Gommessen, ankom til Stockholm 20. Decbr. — Vesta, Ørsted, afg. fra Riga 20. December hertil. — Vadsø ank. her 20. Decbr. fra Liverpool. — Mercur ank. her 22. Decbr. fra Bremen. — Activa afgik herfra 22. Decbr. til Kongsberg. — Skjold afgik fra Castletown 21. Decbr. hertil. — Skalholt, Larsen, ankom her 22. Decbr. fra Danzig. — Erik afg. fra Swansea 19. Decbr. hertil. — Olga, Kofoed, ankom til Libau 19. Decbr.

Carl, Skjold, Gorm. Gorm, Mahncke, afg. fra Riga 23. Decbr. — Frode, Tofte, afgik fra Lübeck 23. Decbr., best. til Blyth. — Sigurd, Jørgensen, afg. fra Stettin 22. Decbr., best. til Cardiff. — L. H. Carl, Meyer, afgik fra Blyth 17. Decbr., ankom til Kjøbenhavn 20. Decbr. — Erik II, Hveysel, afgik fra Alexandria 19. Decbr., bestemt til Sharpness. — Knud II, Hansen, afgik fra Stettin 20. Decbr., best. til Blyth. — Skjold, Schmidt, afgik fra Dunkerque 19. Decbr., ankom til Sunderland 21. December. — Danmark, Mahncke, afgik fra Newcastle 12. Decbr., ankom til Pillau 19. Decbr. — Ragnar, Holst, afgik fra Newport 19. Decbr., bestemt til Catania. — Volmer, Ribber, afg. fra Libau 19. Decbr., bestemt til London. — Magnus, Jørgensen, afg. fra Blyth 4. Decbr. ank. til Libau 9. Decbr. — Olaf, Petersen, afgik fra Sharpness 18. Decbr., ank. til Cardiff 18. Decbr. — Svend II, Risøe, afg. fra Sunderland 21. Decbr., best. til Stettin.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Peter Berg, Petersen, ank. til Libau 14. Decbr. — Alexander Shukoff, Stoltenberg, pass. Dragør 21. Decbr., bestemt til London. — Johan Siem, Knudsen, ankom til Ghent 20. Decbr. — Pawel Andrejoff, Tannebæk, afgik fra Libau 20. Decbr., bestemt til Rotterdam. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afgik fra Blyth 18. Decbr. best. til Lübeck. — Russ, Rasmussen, ank. til London 16. Decbr. — Wladimir Sawin, Jørgensen, afg. fra Antwerpen 21. Decbr.

Heimdal. Anine, Rathje, ank. til Barcelona 22. Decbr. — Helga, Lagesen, ankom til Ardrossan 23. — Martha, Jørgensen, ank. til Boness 22. Decbr. — Elna, Møller, ank. til Carthage 20. Decbr. — Therese, Pedersen, afgik fra Sevilla 21. Decbr.

Helsingørske Dampskibsselskab. Væring, Krohn, afgik fra Novorossisk 17. Decbr. — Kronborg, Jeppesen, ankom til Kalmar 18. Decbr. — Dana, Nielsen, ank. til Methil 19. Decbr. — Ophelia, Wilhelmson, pass. Zea 17. Decbr.

Dania. Dagny, Lorentzen, afgik fra Danzig 20. Decbr., best. til Amsterdam.

Jylland. Karen, Degn, ankom til Tunis 20. Decbr.

Nordseen. Wineland, Jæger, afgik fra Labuan 19. Decbr. — Nordland, Petersen, pass. Gibraltar 16. Decbr. — Kronprins Frederik, Schmidt, afgik fra Grangemouth 20. Decbr. — England, Andresen, afgik fra Korsør 22. Decbr. — Holland, Hemmingsen, ank. til Boness 21. Decbr. — Rusland, Møller, ank. til Warkworth 20. Decbr.

Urania. Polarstjernen, Branth, afgik fra Antwerpen 13. Decbr. — Kronprinsesse Louise, Lund, afgik fra Grangemouth 22. Decbr.

Kjøbenhavn. Jylland, Andersen, ank. til Methil 18. Decbr. — Hafnia, Troensegaard, afgik fra Antwerpen 18. Decbr., ankom til Kbhvn. 22. Decbr. — Russia, Hansen, afgik fra Boness 20. Decbr., best. til Kbhvn. — Euxinia, Neergaard, ankom til Rotterdam 15. Decbr.

Østerseen. Gratia, Skov, ank. til Antwerpen 20. Decbr.

Union. Frisia, Nielsen, afgik fra Methil 23. Decbr., best. til Aalborg. — Sarmatia, Pedersen, afg. fra Kjøbenhavn 21. Decbr., ank. til Aarhus 22. Decbr.

Inga. Flandria, Petersen, afg. fra Greenock 19. Decbr., best. til Hamburg.

Dannebrog. Amalienborg, Dømel, ankom til Kbhvn. 23. Decbr. — Brattingsborg, Clausen, ankom til Rossario 21. Decbr. — Flynderborg, Larsen, afgik fra Memel 22. Decbr., best. til Grimsby. — Fredensborg, Hartmann, afg. fra Kjøbenhavn 21. Decbr., bestemt til West Hartlepool. — Frederiksborg, Jørgensen, ankom til Harnäs 19. Decbr. — Jomsborg, Kühl, ank. til Kbhvn. 23. Decbr. — Kronborg, Eriksen, afg. fra St. Lucia 23. Decbr., best. til Phila-

delphia. — Rosenborg, Schultz, ank. til Methil 23. Decbr. — Skanderborg, Jensen, ankom til San Lucar 23. Decbr. — Søborg, Fischer, ankom til Las Palmas 14. December. — Uranienborg, Schmidt, ankom til Ostende 16. Decbr. — Stjerneborg, Lundgreen, ank. til Grangemouth 22. Decbr.

Dampskibsselskabet af 1896. Guldborg, Christiansen, ank. til Flensborg 22. Decbr. — Klampenborg, Jensen, ankom til Helsingør 21. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Funchal 16. Decbr., bestemt til Durban. — Silkeborg, Pedersen, ank. til Glasgow 22. Decbr. — Skodsborg, Schultz, ankom til Blyth 17. Decbr. — Tuborg, Mathiesen, afgik fra Constanza 23. Decbr., bestemt til Bourges. — Ulfsborg, Heivissel, ankom til Dunkerque 23. Decbr. — Vordingborg, Petersen, ankom til West Hartlepool 20. Decbr.

Neptun. Jægersborg, Agerlin, ankom til Kbhvn. 22. Decbr. — Kallundborg, Lund, afg. fra Glasgow 13. Decbr., best. til Livorno.

Dampskibsselskabet Torm. Helene, Warming, ankom til Kjøbenhavn 20. Decbr. — Sjælland, Sonnichsen, ankom til Korsør 16. Decbr. — Agnete, Jensen, ankom til Kiel 22. Decbr. — Hermia, Sørensen, ank. til Burntisland 21. Decbr. — Alice, Hansen, ank. til Burntisland 22. Decbr. — Ajax, Brorsen, ankom til Kiel 22. Decbr. — Bornholm, Petersen, ankom til Kiel 22. December. — Nauta, Madsen, ankom til Rostock 22. Decbr. — Rønne, Hintze, ankom til Kbhvn. 16. Decbr.

Danmark. Thorvaldsen, Olsen, ank. til Libau 12. Decbr. — Ansgar, Reese, afg. fra Grangemouth 20. Decbr., best. til Kjøbenhavn. — I. N. Madvig, Hahn, ank. til Riga 19. Decbr. — Hamlet, Sommer, ank. til Rotterdam 15. Decbr. — Helge, Olsen, ankom til Blyth 21. Decbr.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler: Siam, Glahn, ank. til Durban 10. Decbr. — Prinsesse Marie, Berentzen, afgik fra Hongkong 15. Decbr. — Prins Valdemar, Berg, afg. fra Singapore 3. Decbr. — Marselisborg, Andersen, afgik fra Madeira 16. Decbr.

Svendson & Christensen. Lars Kruse, Christiansen, ank. til Sunderland 22. Decbr. — E. M. Dalgas, Hansen-Holm, ank. til Glasgow 14. Decbr. — St. St. Blicher, van Deurs, afg. fra Windau 21. Decbr. — N. G. Petersen, Ellekilde, afg. fra Grangemouth 21. Decbr. — G. Koch, Jørgensen, afgik fra Algier 16. Decbr. — Hans Tausen, Kjaaborg, ankom til Boness 20. Decbr. — H. C. Andersen, Tilly, ank. til Grangemouth 22. Decbr. — Peter Willemoes, Nissen, afgik fra Novorossisk 18. Decbr.

Myren. Anna, Hansen, ankom til Hull 20. Decbr. — Clara, Jensen, afgik fra Methil 23. Decbr., best. til Neufahrwasser. — Kai, Thomsen, ankom til Grangemouth 21. December.

Ægir. Erik, Steen, ankom til Kjøbenhavn 24. Decbr. — Svend, Kurtzhals, afgik fra Kiel 23. Decbr., bestemt til Grangemouth.

Skjalm Hvide. Skjalm Hvide, Bjarnarson, er 23. Decbr. pass. Kaiser Wilhelm Kanalen paa Rejse til Baltischport.

Sejlskibe.

Svendborg. Hans Emil, Hansen, ank. til Anstruth 15. Decbr. — Vesta, Poulsen, ankom til Leith 17. December. — Valborg, Rasmussen, ankom til Cuxhaven 16. December. — Martin Nisson, Petersen, ankom til Kirkaldy 16. Decbr. — Vera, Jensen, ankom til Kings Lynn 17. Decbr. — Gæa, Møller, ank. til Genua 17. Decbr. — Marie, Petersen, ank. til Gøteborg 17. Decbr. — Concordia, Henriksen, ank. til Kirkaldy 17. December. — Danmark, Huusfeldt, ankom til Charlestown 18. Decbr. — Kirstine Jensen, Jensen, ank. til Langesund 17. December. — Laura, Petersen, ankom til Langesund 17. Decbr. — Martin, Rasmussen, ankom til Uddevalla 18. Decbr. — Henry Brooke, Rasmussen, ankom til Boston 19. Decbr. — Ellen Kirstine, Nielsen, ank. til Bogense 19. Decbr. — Freir, Hansen, ank. til Faaborg 19. Decbr. — Helge, Nielsen, ank. til Frederikshavn 18. Decbr. — Fulvia, Købke, ankom til Rønne 19. Decbr. — Iris, Hansen, ank. til Faaborg 19. Decbr. — G. R. Berg, Petersen, ankom til Boulogne 19. Decbr. — Martha, Hansen, ank. til Gøteborg 20. Decbr. — Erhardt, Larsen, ank. til Skjelskør 21. Decbr. — Odin, Andersen, ankom til Kjøbenhavn 20. Decbr. — Haabet, Andresen, ankom til Kbhvn. 21. Decbr. — Mine, Møller, ankom til Haderslev 20. Decbr. — Lilly, Rasmussen, ankom til Odense 21. Decbr. — Hans Ditlev, Christensen, ank. til Bandholm 22. Decbr. — Freir, Jensen, ankom. til Hobro 22. Decbr.

Rønne. Kirstine, Dich, ankom til Grimsby 22. Decbr. — Ane Kathrine, Møller, ankom til Kbhvn. 22. Decbr.

Ærs. Elise Marie, Olsen, ank. 13. Decbr. til Haderslev Fjord. — Frem, Folmer, ank. 14. Decbr. til Sunderland. — Freden, Boye, ank. 15. Decbr. til Croix d' Vico. — Edmund, Philipsen, ank. 15. Decbr. til Kjøbenhavn. — Skandia, Hay, ank. 15. Decbr. til Frederikshavn. — Anna Mathias, Eriksen, ank. 15. Decbr. til Garston. — Alma Marie, Hansen, ank. 16. Decbr. til Havre. — Merkur, Friis, var 14. Decbr. sejlferdig i Havre, best. til Holbæk. — Ruth, Eriksen, var 14. Decbr. sejlferdig i Drammen, best. til Barfleur. — Eos, Christensen, ankom 16. Decbr. til Kragerø. — Harris pass. 15. Decbr. Dover, østg. — Anna Margrethe, Raahauge, indkommet til Ærøskjøbing for Ishindringer. — Carl Johansen, ank. 15. Decbr. til Kjøbenhavn. — Rise, Petersen, ank. 16. Decbr. til Montevideo — Niels Juel, Nielsen, var 14. Decbr. sejlferdig i Newport Mon, bestemt til Martinique. — Forældres Minde, Christensen, ank. 17. Decbr. til Tønsberg. — Hans, Folmer, ankom 19. Decbr. til Nakskov. — Ed en, Petersen, ank. 18. Decbr. til Maracaibo. — Mathilde, Hansen, ankom 18. Decbr. til Frederikshavn. — Hjalmar, Rosenbeck, ank. 19. Decbr. til Faxø. — Sylphe, Debora og Karen ank. 20. Decbr. til Ærøskjøbing. — Cathinka, Olsen, afg. 20. Decbr. fra Ærøskjøbing. — Merkur, Friis, ank. 20. Decbr. til Hundested. — Gloria, Fabricius, ankom 20. Decbr. til Aabenraa. — Kvik, Andersen, ank. 19. Decbr. til Bridgeness. — Dronning Louise, Christensen, ankom 20. Decbr. til Skjelskør. — Albertha, Kromann, ank. 20. Decbr. til Firth of Forth. — I. A. Kromann, Christensen, ank. 20. Decbr. til Ystad. — Willy, Knudsen, ank. 20. Decbr. til Faaborg. — Elna, Carlsen, ank. 20. Decbr. til Rudkjøbing. — Venus, Friis, ank. 20. Decbr. til Rudkjøbing. — Agnes, Rasmussen, ankom 20. Decbr. til Rudkjøbing. — Hermød, Dreimann, ank. 21. Decbr. til Svendborg. — Ørnen, Christensen, ank. 20. Decbr. til Kjøbenhavn. — Smart, Christensen, var 18. Decbr. sejlferdig i Newport, bestemt til Tangier. — Thea, Friis, ankom 21. Decbr. til Stege. — Harris, Torsteinsen, ank. 21. Decbr. til Malmø. — Union, Mortensen, ank. 21. Decbr. til Heiligenhafen. — Hydra, Albertsen, ank. 21. Decbr. til Svendborg. — Dannebrog, Boye, ankom 21. Decbr. til Ærøskjøbing. — Hertha, Krull, ank. 19. Decbr. til Stubbekjøbing. — Danmark, Knudsen, ank. 22. Decbr. til Svendborg. — Fredensborg, Kisby, ank. 21. Decbr. til Batados. — Magda, Hansen, ank. 22. Decbr. til Ærøskjøbing. — Ellen, Lauritzen, ankom 17. Decbr. til Aarhus. — Danmark, Knudsen, afgik 15. Decbr. fra Dysart til Svendborg. — Halmøe, Christensen, ank. 16. Decbr. til Kjøbenhavn. — Nicoline, Hansen, afgik 16. Decbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Fremad, Hansen, afg. 15. Decbr. fra Dysart. — Alf, Rasmussen, ank. 17. Decbr. til Kjørteminde. — Condor, Rasmussen, afgik 16. Decbr. fra Kjøbenhavn til Marstal. — Amor, Rasmussen, ank. 17. Decbr. til Wexford. — Argus, Jensen, ank. 16. Decbr. til Kirkaldy. — Immanuel, Bager, afgik 15. Decbr. fra Dysart til Svendborg.

Efterretninger for Søfarende.

Længden regnes fra Greenwich Meridan. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 15 Fod. Maalene ere danske, Højderne angives i Fod. Dybderne i Favne og Fod, Afstandene i Kvartmil (Kml.), Kabellængder (Kbl.) eller Alen. Retningerne ere retvisende, og de, der angaa Fyrene, ere angivne fra disse.

Alle Pejlinger 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 12 Fod og paa Fjordgrunden 11 Fod.

Graadyb. Lystønden „Seren Jessens-Sand“ er atter udlagt paa Station.

Sundet. Gilleleje. Det grønne, faste Fyr paa Gilleleje Havns nye Molehoved er flyttet til et graat, rundt, 13 Fod højt Fyrhus. Flammens Højde: 18 Fod.

Kjøbenhavn. Bomløbet. Toldboddommen. Fra den 1ste Januar 1903 gives i meget usigtbart Vejr, tæt Taage eller Sneykning, Taagesignal med Gongong paa Toldboddommen. V. for Bomløbet. Signal gives kun, naar Dampskibe med deres Dampfløjte tilkendegive at de nærme sig.

Lille-Bælt. Jyllands Ø.-Kyst. Vejle-Fjord. Bjørnsknude-Rev. Den røde Vager med to Koste paa Bjørnsknude-Rev er flyttet 400 Alen S. 36° Ø. hen i 3 Fv. Vand, c. 50 Alen inden for 4 Fv. Kurven.

Østersøen. Klokke-tønden „Bøgestrøm“ er ombyttet med Vintersømærket.

Isefjord. Rørvig. Rørvig Bro er forlænget 150 Alen. Ved det nye Brohoveds Yderende er Dybden 10 Fod.

Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

Sverrig. Sundet. Helsingborg N. Ifølge Meddelelse fra Telegraf-Direktoratet er paa hver af Telegraf-Baakerne N. for Helsingborg tændt et rødt, fast Fyr. Bagfyrets Boliggenhed: 56° 3' N. Br. 12° 41' Ø. Lgd.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Stockholm er Fyrskibet „Kopparstenarne“ inddraget den 16de December 1902.

Sverrig. Norrköping Skærgaard. Arkö. Stora Utterklabben. Arkö ydre Fyr paa Stora Utterklabben skal forandres til at vise rødt, fast Fyr fra S. 68° V. gennem V. og N. til N. 22° Ø.

Gotlands Ø.-Kyst. Djupdy. Ved Djupdy kan foruden de to tidligere Fiskerfyre tændes et hvidt, fast Fyr. 57° 15' 0" N. Br. 18° 42' 30" Ø. Lgd.

När. I Foraaret 1903 skal När hvide, faste Fyr, der lyser over Ankerpladsen i Ljugarns Havn, forandres til et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 5s.

Rusland. Riga Bugt. Ved Lyser Ort og Ust Dvinski Fyrtaarne er oprettet Telefon-Stationer.

Kattegat og Skagerrak.

Sverrig. Nidingen. Nidingen Klokke-tønde er ombyttet med en rød Vager.

Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

Tyskland. Süder Hever. I Süder Hever er en Spirtønde H med Timeglas udlagt paa 54° 25' 16" N. Br. 8° 36' 10" Ø. Lgd.

Nordmarsch. Paa Peterswarft ere de to Lanterner slukkede og et fast Fyr tændt, der viser hvidt Lys fra N. 89° Ø. gennem S. til S. 35° V. og fra S. 56° V. gennem V. og N. til N. 16° Ø. samt fra N. 31° Ø. til N. 48° Ø., rødt Lys fra S. 35° V. til S. 56° V. og fra N. 16° Ø. til N. 31° Ø. Flammens Højde: 41 Fod. Synsvidden: 10 Kml. for det hvide, 6 Kml. for det røde Lys. Linseapparat af 2den Orden. Rundt, mørkebrunt Taarn.

Helgoland. Dünen. Fyret paa Ø.-Baaken paa Dünen er nu anbragt 6 Fod højere og det røde Fyr med Formørkelser paa V.-Baaken er ombyttet med et hvidt Fyr med Formørkelser af samme Art.

Elben. Cuxhaven. Ved Cuxhaven gives paa Signalmasten paa det Ø.-lige Havnehoved ved den nye Havn følgende Signaler: To Vinger, hvoraf den ene viser tværs over Havneindløbet, den anden tværs paa Floden, og om Natten en grøn over en hvid Lanterne, betyder, at intet Skib maa løbe ind i Havnen.

Samme Signaler viste fra Signalmasten paa Bolværket Alte Liebe have samme Betydning for den gamle Havn.

Ifølge Telegram af 19de og 22de Decbr. 1902 fra „Marineamt“ i Berlin ere Fyrskibene „Krautsand“ og „Osteriff“ atter udlagte paa Station.

Jade. Ifølge Telegram af 18de Decbr. 1902 fra „Marineamt“ i Berlin er Fyrskibet „Genius Bank“ atter udlagt.

Ifølge Telegram af 17de og 21de Decbr 1902 fra „Marineamt“ ere Fyrskibene „Minsener Sand“ og „Aussenjade“ atter udlagte paa Station.

Holland. Zeegat von Brouwershawen. Krammer. I Krammer har sort Kugletønde Nr. 1 nu afkortet Kegle. 51° 40' 32" N. Br. 4° 6' 23" Ø. Lgd.

Schouwen. Ossehoek. Baaken paa Ossehoek er midlertidig borttagen. 51° 44' 44" N. Br. 3° 53' 16" Ø. Lgd.

Zeegat van Zieriksee. Veregat. I Veregat er en Spids-tønde Nr. 11 udlagt paa 51° 52' 48" N. Br. 3° 41' 20" Ø. Lgd.

England. Harwich. Et Vrag ligger sunket 2 Kml. N. t. Ø. fra Fyrskibet „Sunk“. En Mast er over Vaudet. 51° 52' 40" N. Br. 1° 30' 50" Ø. Lgd.

Sunderland. Fyrene paa Sunderland N.-Pier ere slukkede, og et hvidt, fast over et rødt, fast Fyr tændt midlertidig i Nærheden.

Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

Skotland. Firth of Clyde. Cloch Point. I Sommeren 1903 skal Cloch Point hvide, faste Fyr forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 5 S. viser Et-Blink. Under Arbejdet vil et midlertidigt hvidt, fast Fyr blive tændt. 55° 56' N. Br. 4° 52' V. Lgd.

Nordlige Atlanterhav.

Vrag i Atlanterhavet. Den 26de November. 45° 33' N. Br. 8° 14' V. Lgd. Tremastet Skib „Paragon“ af Risør, forladt af Besætningen.

Afrika. Fransk Guinea. Ile de Matabong. Paa Toppen af Ile de Matabong NØ.-lige Del er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 82 Fod. Synsvidden: 6 Kml. Hvid, 38 Fod høj Fyrbaake. 9° 16' 10" N. Br. 18° 24' 45" V. Lgd.

Labrador Ø.-Kyst. Hopedale. En 7 Fods Klippe ligger ud

for Hopedale, c. 1 Kml. N. 69° Ø. fra N.-Enden af Kayak-suatilik Island. 55° 25' N. Br. 60° 1' V. Lgd. Da denne farlige Kyst kun til Dels er opmaalt, bør den største Forsigtighed vises ved Besejling af den.

Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bay. Choptank River. Hambrook Bar. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Choptank River S.-Side, 1¹/₂ Kml. NV. for Indløbet til Cambridge. Flammens Højde: 18 Fod. Rød og hvid Baake, der staar i 4 Fod Vand, paa Hambrook Bar. 38° 35' 40" N. Br. 76° 4' 59" V. Lgd.

Georgia. St. Andrew Sound. Horse Shoe Shoal. En rød og hvid Baake med firkantet Topbetegnelse er i 11 Fod Vand opført paa Horse Shoe Shoal Ø.-Ende, 1¹/₃₂ Kml. N. 21° V. fra Little Cumberland Island Fyr.

Vestindien, Mexikanske Bugt, Karaibiske Hav.

Forenede Stater i Nordamerika. Alabama. Mobile Bay. Sand Island. Et hvidt, fast Fyr er tændt 150 Alen S. 9° Ø. fra Sand Island Fyr. Flammens Højde 48 Fod. Det vises fra en hvid, firkantet Baake, der staar i 3 Fod Vand. Holdt overet med Sand Island Fyr leder det i det dybeste Vand over Barren ved Indløbet i Mobile Bay.

Det bageste Ledefyr, 400 Alen N 15° V. fra Sand Island Fyr, er slukket.

Mississippi Sound. Ship Island Pass. Dybden paa Ship Island Bar er 23¹/₃ Fod ved Middel-Lavvande.

Gulfport. Gulport er en ny, rummelig Havn, der er anlagt omtrent midt imellem New Orleans og Mobile, c. 12 Kml. N. 55¹/₂° V. fra Ship Island Fyr. I Havnen er Dybden 19 Fod, men den vil blive forøget til 24 Fod. Løbet til Havnen er afmærket med Baaker for hver 1 Kml. Baakerne ere belyste.

Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

Brasilien. Rio Grande do Sul. Barren ved Rio Grande do Sul kunde i Oktober 1902 i 22 Dage passeres med et Dybgaaende af 12₁ Fod.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Frankrig. Villefranche. Den 15de December 1902 forandres Belysningen ved Villefranche Inderhavn.

Rusland. Odessa Bugt. Vraget af Sejlskibet „St. Nicholas“ ligger sunket, fra Grigorevka Kystvagst-Station i S. 15° Ø., 3¹/₂ Kml. og fra Dembrovsk eller East Point i S. 88° Ø., To Master ere over Vandet. 46° 32¹/₂ N. Br. 31° 1¹/₂ Ø. Lgd.

Bug. En 21 Fods Plade ligger paa Hagen, der skyder sig ud fra Ruskaja Pynt. Den er afmærket med en sort Tønde med rødt Flag, der ligger i 23 Fod Vand, fra Voloshski lave Fyr i N. 8° Ø., 3 Kbl., og fra Voloshski høje Fyr i S. 72° Ø. 46° 44¹/₂ N. Br. 31° 56' Ø. Lgd. Det anbefales om Natten at holde sig til den S.-lige Lysgrænse for Voloshski høje Fyr.

Kertch Stræde. Baaken 1¹/₂ Kml. V. for Kap Pekli, og Baaken 4³/₄ Kml. S. 67° V. fra den ere borttagne og opføres ikke igen. De dannede det Ø.-lige Sæt Ledemærker gennem den gravede Rende i Kertch Stræde. 45° 24' N. Br. 36° 48¹/₂ Ø. Lgd.

Azovske Hav. Jenichesk. En sort Tønde med Kegel med Spidsen opad er i 23 Fod Vand udlagt ved NØ.-Kant af 19 Fods Grunden uden for Jenichesk, fra Beriuch Fyr i S. 60° Ø., 17¹/₂ Kml., og fra Baaken paa Sandhagen ved Sivash Sø i N. 24° Ø. 45° 56¹/₂ N. Br. 35° 24' Ø. Lgd.

Algier. Mostaganem. Paa Yderenden af Ydermolen ved Mostaganem brænder et hvidt, fast Fyr, og paa Tværmolen, der udgaar fra Ydermolen, et rødt, fast Fyr. En sort Tønde ligger ud for Ydermolens Yderende, og en rød Spidstønde med Kegel ud for SV.-Molens Yderende.

Asiens Ø.-Kyst med Japan.

China. Hongkong. Gap Rock SØ. Omtrent 78 Kml. S. 42° Ø. fra Gap Rock er fundet 8 à 12 Fv. Vand. 20° 50' N. Br. 114° 52' Ø. Lgd.

Amoy. En lille 9 Fods Klippegrund ligger ved Indløbet til Amoy Inderhavn, fra Cornwallis Stone i S. 66° V., 3¹/₄ Kbl., og fra Thumb Rock i S. 35° Ø. Indtil 60 Alen fra Klippen er der Sten med 5 Fv. Vand. 24° 26' N. Br. 118° 4¹/₂ Ø. Lgd.

Wen Chau Bay. Sanpwan Pass. En Klippegrund med under 13 Fod ligger 2 Kbl. S. 1° V. fra Middle Island SØ.-Pynt og i S. 76° Ø. fra Steep Rock. 27° 52¹/₂ N. Br. 121° 8' Ø. Lgd.

Japan. Taiwan V.-Kyst. Hoteichin. (Paw Tai Chui.) 14 Fods Grunden, der i Kortene er angivet paa 23° 23' N. Br. 120° 0' Ø. Lgd., findes ikke.

En Sandgrund med en mindste Dybde af 4 Fod ligger paa 23° 24' 2" N. Br. 120° 2' 23" Ø. Lgd.

En Sandgrund med 19 Fod Vand ligger paa 23° 19' 8" N. Br. 120° 1' 0" Ø. Lgd.

Kiusiu N.-Kyst. Imari Gulf. Ved Imari Gulf ere følgende Grunde fundne:

1 Fv. Grunden Tozin i 8 à 10 Fv. Vand, fra Chiga Saki i N. 29° Ø. 9¹/₄ Kbl., og fra Toppen af Madara Sima i S. 59° Ø. Chiga Saki er Pynten 2¹/₂ Kml. SV. for Hato Saki.

2¹/₄ Fv. Klippen Osakinose i 8 à 12 Fv. Vand, fra Chiga Saki i S. 35° V., 2¹/₄ Kml., og fra Mokosima S.-Ende i N. 89° Ø.

Klippen Kita Zone, der falder 2 Fod tør ved Lavvande, fra Tachigama Yama, c. 316 Fod høj, i N. 49° V., 1¹/₂ Kml., og fra Chiga Saki i S. 51° V. I indtil 1 Kbl. NØ. fra Klippen er der under 5 Fv. Vand.

Chiga Saki ligger paa 33° 31¹/₂ N. Br. 129° 49' Ø. Lgd. Paa Grunden Towatashi Se i Hibi Channel. 5 Kbl. N. 55° Ø. fra Uno Hana, er der kun 2³/₄ Fv. 1¹/₄ Kbl. Ø.-ligere ligger en 3 Fv. Klippe.

2³/₄ Fv. Klippen Ugai Dashi, fra Uno Hana i N. 56° Ø., 6³/₄ Kbl., og fra Tachigama Yama i S. 28° Ø.

2 Fv. Klippen Tawara Ishi, fra Ha Shima i N. 60° Ø., 1¹/₄ Kml., og fra Taka Shima S. V.-Ende i N. 36° V.

4¹/₂ Fv. Klippen Hitotsu Se i 10 à 11 Fv., fra Ha Shima i S. 12° V., 2³/₄ Kml., og fra Manba Yama i S. 87° V.

1³/₄ Fv. Klippen Oki Zone, fra Ha Shima i S. 15° Ø., 2¹/₄ Kml. og fra Manba Yama i S. 88° V.

Ha Shima ligger paa 33° 24¹/₂ N. Br. 129° 41¹/₂ Ø. Lgd.

Japan S.-Kyst. Smith og Ponafidin Islands. En Klippe, der kun er et Par Fod over Vandet, ligger 26 Kml. S. 54° V. fra Smith Island. 31° 11' N. Br. 139° 36' Ø. Lgd. og en lignende 20 Kml. N. 53° V. fra Ponafidin Island (Torishima). 30° 38' N. Br. 139° 55' Ø. Lgd. Beliggenheden usikker.

Rettelse til Nr. 51: Vintersmærket ved Falske-Bolsax har 3 Koste.

KAY DYHR.

Telefon 8901.

NYHAVN 69.

Telegr.-Ad.: „KAYDYHR“.

TEKNISK MASKINFORRETNING.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK AF:

Th. HØEGS anerkendte Bundfarver, saavel

for Jærn- og Staal- som for Træskibe samt af Høegs Patent

Mannie til Maling af Bunker- og Lastrum.

En Jagt,

laster 1000 Cnt., maaler 22,65 Netto. størartet udhalet, optaget i Bøge Søassuranceforening 1897 for 3000 Kr., er meget billig til Salgs ved Henvendelse til

Forhryingsagent Jensen,

Skattergade. Svendborg.



Halv Sekstanter 70 Kr.
Reparationer udføres.
LAURITZ KIRKEBY, Laxegade 26.

N. JESPERSENS SKIBSSMEDIE,
Kalkbrænderihavnen,
leverer alt til Skibsbrug hen-
sendende. — Grave- & Løse-
spande. Stenstænger, enkelte og
dobb. Spil. Alt med Garanti.

C. Olsen,
Skibs- & Baadebyggeri,
Kalkbrænderihavnen.
**Nybygninger &
Reparationer.**

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Ustandselig gaar Meyers amrk. Pudse-
Creme sin Sejers-
gang over hele



Vorden,
fordi det er
det ypperste
af alle Metalpud-
semidler. Faas saa-
vel i fast som fly-
dende Consistens
hos alle Isenkram-
og Colonialhdl.

L. MICHELSEN

Pilealle 53. — Telefon 2905.

F. Kriel,

Østerbro 12, Aalborg,
lige ved Teglgårdshavn.
Skibsproviantering og Maler-
vareforretning.
Telefon 165.

AXEL LUND

anbefaler sin
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads.
Telf. Nr. 3.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugsering-afgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Fredericia.	I Indløbet 19 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 8 Ø. Udg. 8 - For oplagte Skibe 1 Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Bugsering uforudt. Lods faas saavel nord efter til Skagen som syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris pr. Ton: 95 Ø. paa Siden. Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.	Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.	Maskinværksted, Køhalingssplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs Havnene Langside.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Køhalingssplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 19 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 19 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø	Lods om Sommeren: 52 Øre pr. Fod af Skibets Dybgaende. Lods om Vinteren: 69 Øre pr. Fod Dybgaende. Skibe under 50 Ton betale $\frac{2}{3}$ Lodsafgift. Bugsering: Efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svaje bassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri. Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{2}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen nordfra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maaned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende og den Distance, der lods, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommande Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 100,000 kg , Vandforsyning ved Bolværk, Jærnbane langs Havnen.
Svendborg.	Gennem Svendborgsund kan man Øst fra gaa til Havnen med 22 Fods, Vest fra med 14 Fods Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 à 6 $\frac{1}{2}$ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Lodsfrind fra Thure Rev til Havnen. Sommertakst: 60 Ø. pr. Fods Dybgaende. Vintertakst: 80 Ø. pr. Fod. Ingen fast Bugsering. Forskellige Selskabers Dampere, der daglig fare paa de omliggende Øer, paa-tage sig Bugsering.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalingsbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kunne tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kunne køhale.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Lods fra Reden til Havnen: Sommer 56 Øre pr. Fod Vinter 75 Øre pr. Fod Bugsering: Indg. 17 Øre. Udg. 12 Øre. pr. Reg.-Ton.	Ballastafgift: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 3 Øre pr. Reg.-Ton. til Skibsbrug.	Losning besørges af Ladnings-Mottageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, Ophalerbedding til ca. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved Syd-siden, Vandforsyning ved Bolværket. Bugserbaade.

Skibsmæglere, Speditører m. fl.

PETERSEN, MØLLER & HOPPE.

ESTABLISHED 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.

Forsked 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.

Christensen & Svensen.

Ship Store Dealers

& Bonded Stores Merchants

Grangemouth.

Telegrams: CHRISTENSEN.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

SØBORG & BENTHIN,

Skibsmæglere,

A A L B O R G.

Telegrafadresse: „Søborg“

Telefon Nr. 56.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Bjerre & Rømer,

Skibsmæglere.

Agenter for

Kullens Enskilda Assurans

Förening.

P. K. HANSEN,

Skibsmægler og
Havarikommissionær.
Aalborg.

HOLM & WONSILD,

Skibsmæglere,

Dampskibsagenter og Redere.

Kjøbenhavn.

Nordisk Skibssalg-Bureau

ved Claus Christensen,
Toldbodgade 14, Kjøbenhavn K.
Kontor for Køb og Salg af Skibe.

Aarhus Skibssmedie,

40, Mejlgade 40.

udfører alt Skibs- og Maskinarbejde solidt og billigt.

N. M. Lund.

Lauritz Andersen & Co., Odense.

Olier. — Pakninger. — Pudsetvist.

VM. BALTZERSEN.

Telf. 8424.

Bredgade 36.

Telf. 8424.

Smede- og Maskinarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

C. Møllerup, Motorfabrik, Esbjerg,

Skibssmedie & Maskinfabrik,

udfører hurtigst og sikrest alle

Jærnskibs- og Maskin-Reparationer.

Leverer som Specialitet:

Jollemotorer paa 1 1/2 til 4 H.s K. med 1 eller 2 Cylindre for Fiskejoller og Lystbaade.

Skibsmotorer paa 1 1/2 H.s K. og opæfter med 1 eller flere Cylindre for Fiskekuttere, Kvaser, Galeaser og større Skibe.

1. Klasses Arbejde. * Største Økonomi. * Mest praktiske. Levering af komplette Motorbaade.

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.

LANDMANDSBANKEN

udsteder Oeksler og Akkreditiver paa alle større Pladser i Europa, Asien, Afrika, Amerika og Australien. — Telegrafiske Udbetalinger besørges.

Lanterner med Certifikat,

Havnefyr leveres af G. W. Frydenlund & Søn,

Holmens Kanal 18, Kjøbenhavn K.

Tel. 3681.

Skibs- & Bygningsarbejde

udføres hurtigst og billigst ved

Malermester N. P. Christensen,

Overgade o. V. 48 A. Værksted: Tyske Plads, Strandg. 1.

F. C. GAMST & SØN,

64, Vildersgade 64,

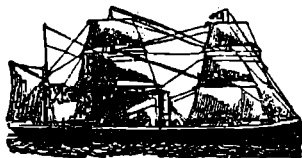
udfører alt Skibsarbejde samt al Slags Smedearbejde.

Forretningen grundlagt 1847.

Skibsbageriet, Skolegade 35, Aarhus, anbefales. Største Lager her paa Pladsen. Martin Andersen.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Thorvald Berg. Aarhusgade 84. Telf. 6065.
Carl Hansen, Herluf Trollesgade 1. Telf. 9560.
Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.
H. Thomsen, St. Kongensgade 104. Telf. 8814.
Max Levig & Co.
Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Telf. 487.
Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.
Nyborg. Joh. Føns. Emil Hansen. Telefon 90.
Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Hotel „VICTORIA“,
Store Strandstræde 20, Hj. af Sct. Annæplads, Kjøbenhavn K., bringes i d'Hrr. Officerers velvillige Erindring.
Udmærket Beliggenhed tæt ved Sct. Annæplads.
Billige Priser.
Propre og gode Værelser fra 1 Kr.
Café — Restaurant.
Billige Frokostretter & à la carte. — Telefon 1976.
E. Schönberg (I. C. Dinesens Efterfølger.)



S. Sørensen.
(Jens P. Axelsens Eftfølger.)
Skibsproviantering.
Karolinegade 18. Randers.
Overfor Toldboden.
Telefon 323.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84.
Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

EMIL HANSEN.
SKIBSPROVIANTERING.
TELF. 90. NYBORG.

H. Thomsen,
Skibsprovianteringshandel,
St. Kongensgade 104. Telf. 8814,
anbefaler prima Varer til laveste Notering. Petroleum i Td. til en gros Priser.

Aalborg Dampvaskeri og kemiske Tøjrensingsanstalt.
Hurtig Ekspedition.
Telefon 239. * Telefon 239.

W. B. Dick & Co.

(Ene-Indehaver: **A. A. J. Ketting**, Hamburg).
eneste Fabrikanten af

Dicks bekendte **Maskin- og Cylinder-Olier**
samt

Patentfarver for Skibsbunde.

Leverandører til Verdens største Dampskibsrederier.
Fabrik- & Hoved-Depôt for Kontinentet: Hamburg.

Hovedkontor: Kleiner Grasbrook. Rethwisch.
Telefon 3994.

Pladskontor Bohnenstrasse 4. Telefon 3999.
Telegr.-Adr.: Dicotto.

Agent for Danmark:

KAY DYHR. Nyhavn 69. KØBENHAVN K.
Telegr.-Adr.: Kaydyhr. Telefon 8901.

KNÖHR & BURCHARD Nfl.

Telegram-Adr.:
KNÖHRHARD.

HAMBURG.

Telephon
267.

DAMP- & SEJLSKIBSMÆGLERE.

KØB, SALG & KONTRAHERING AF SKIBE.

SPECIEL AFDELING

FOR

ASSURANCE & HAVARISAGER.

**Kjøbenhavns
Flydedok og Skibsværft.**

Filial: Ny Kalkbrænderi. Ø.
Maskin- og Skibsbyggeri.
Flydedok. • Tørdok. • Patentslip.

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.)

R. CRAGGS & SONS

Limited,

Shipbuilders, Engineers, and Repairers,
Tees Dockyard, MIDDLESBROUGH.

Passenger and Cargo Vessels OF THE LARGEST SIZE.
OIL TANK STEAMERS.

GRAVING DOCK, 570 feet long.
BUILDING BERTHS, up to 650 feet long.

Telegrams: „CRAGGS, MIDDLESBROUGH“. Telephones: Nat., No. 160; P. O., No. 5.

J. P. LUND, AARHUS,

Klostergade 16 & 18. Telf. 48.

METALSTØBERI.

Vand- og Damparmatur.

Sendes frit til Mænd.

Bøger paa dansk, som beskriver Nervøse- og Blodsygdomme hos Mænd, sendes frit til enhver, som skriver derefter.



Om Nervøse- og Blodsygdomme har man i Almindelighed hidtil ikke haft megen Kundskab. Det er et Faktum, at slige Sygdomme ofte forekommer hos Mænd i alle Aldre og alle Livsstillinger Aarsagerne til disse ere meget forskellige, og de findes beskrevne fuldstændig i illustrerede Bøger paa 100 Sider hver, hvilke udgives af State Medical Institute, Fort Wayne, Ind., N. Amerika. Bøgerne sendes til enhver, som skriver efter dem, og de er vel værd at læse, da de indeholder mange vigtige og værdifulde Raad og Anvisninger for svage Mænd. Opgiv derfor Navn og Adresse til State Medical Institute Nr. 551, Elektron Building, Fort Wayne, Indiana U. S. A., og Bøgerne vil blive sendt Dem paa dansk, omhyggelig forsegled. Naar samtidig Beskrivelse gives af Sygdommen, vil Institutet med Glæde og paa samme Maade sende en fri Prøvepakke af de Mediciner, som fuldstændig kurerer disse Sygdomme, og aldeles frit.

Lidende anmodes ufortøvet om at skrive i Dag.

Frit til Kvinder.

En illustreret Bog paa 100 Sider og en stor Prøve af Zoa-Phora, dette storartede Middel for alle Kvinde-sygdomme i en vel forseglet Pakke, aldeles frit.

Ligeledes forklares, hvorledes en hvilkensomhelst Kvinde kan tjene fra 50 til 100 Kr. om Maaneden i sit eget Hjem.

Skriv snarest muligt.

Adresse: C. M. Davis, Kalamazoo, Mich. U. S. A.

Anders Nielsens

Fedevareforretning.
Fredericiagade 27.



Til
Skibsproviantering

specielle holdbare

Kvaliteter i hermetisk Emballage.

Mærket „3 Stjerne“ er som Smør.

Aktieselskabet Carl Axelsen's Jærnstøberi & Maskinfabrik, Svendborg.

(Grundlagt 1888).

Specialitet: **Skibspumper** og iøvrigt alt til Skibsbrug henhørende.

Aalborg Havn.

Vanddybden 22 Fod.

Vanddybden i det uddybede Løb over Hals Barre er nu **22 Fod** (dansk Maal.)

Ved den østlige Indsejling til Løbet, ca. en Kvartmil udenfor Anduvningstønden, er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med en Dampsirene gives Taagesignal.

I Fyrskibet er der Station for Hals Lodser. Imellem Hals og Aalborg er der anbragt Ledefyr, saaledes at Sejladsen foregaar uhindret ogsaa om Natten.

Den hidtidige Afgift for Passagen over Hals Barre, der opkrævedes med fra 20 til 30 Øre pr. Ton af Skibe med over 12 Fods Dybgaende, er bortfalden fra den 1ste April d. A. at regne.

Aalborg, den 10. April 1901.

Udvalget for Havnevæsenet.

For halv Pris, 3 Kr. 38 Øre Al.,
2 Al. 4" bredt,

sælges paa Grund af Overproduktion ganske fine Merino og Kamg. Stoffe, smagfulde Mønstre, til moderne, elegante Herredragter. Prøveudvalg franko. **Hesselhus Uldvarefabrik, Arden Station.**

Telegramadr.: „Smithans, St. Petersburg“.

Hans Smith.
Etableret 1850.

Telegramadr.: „Smith, Cronstadt“.

Skibsklærings- og Befragtningsforretning.
Havarikommissionær.

Cronstadt og St. Petersburg, Rusland.

A. J. MAXEN,

Nicolai Taarn 15.

Kød og Flæsk

til Skibsproviant.

Telf. 4921. * Privat Telf. 18489.

Joh. Føns's

Skibsproviantering

Nyborg,
anbefales Foreningens
Medlemmer.

Prima Varer. Billige Priser.

Forlang altid

OTTO MØNSTEDS

Fineste

MARGARINE.

Gafé van Zandt,

St. Anna Plads 6,

Stue og 1. Sal.

Frokostretter fra 50 Øre. Diner fra 1 Kr. samt a la carte hele Dagen.

Alle Ølsorter, udsøgte Vine. Kaféens Indehaver er den samme som altid.
Telef. 494. H. J. Aliphas.

J. Melander,
Blikkenslager.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

INDHOLD: Dansk Søfartstidende. — Kjøbenhavn, den 25. December 1902. — Fragtmarkedet. — Soretsdom. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

„Dansk Søfartstidende“ har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telefon Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal. Enkelte Numre 20 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitionline à 45 mm Bredde 25 Øre.

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 25 Gange

1/2 Side eller derover 20 % 30 % 50 %

Mindre end 1/2 Side 10 % 20 % 40 %

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Redigeret af **L. DRECHSEL.**

I Redaktionen: **Kapt. JACOB HOLM.**